

DOUA REVISTE COMPLETE IN ACELAS PRET



4 — 10 IUNIE
NR. 800 — ANUL XVI
— 20 LEI —



AȘA CREDEAU, ALTĂDATĂ, OAMENII CĂ SE
VOR SALVA DELA VIITOARELE NAUFRAGII...
CUM SE PETREC ASTĂZI LUCRURILE, AFLAȚI
DIN REPORTAJUL „TRAGEDIILE NAUFRA-
GIAȚILOR”, PE CARE-L PUBLICĂM ÎN
ACEST NUMĂR.

*Dacă
sunteți
curioși*



Cași laponii, finlandezi înlocuiesc lipsa vehiculelor și a animalelor de tracțiune cu câini uriași, pe care îi dresază să tragă la ham
Stânga: O adevărată minune în istoria anatomiei umane prezintă această mică negresă dintr'un oraș sud-american, care a trăit, timp de șase luni, cu un ac în plămâni, — știind fiind că orice obiect introdus în acest delicat organ produce în mod inevitabil moartea. În cele din urmă, mica negresă, a suportat și operația extragerii, — la fel de periculoasă cași prezența acului în plămâni — și după cum vedeți, zâmbește fericită



Așa reacționează puli de urs la auzul alarmelor aeriene. În joc să se ascundă... în pivniță, ei se catără pe vârful pomilor grămădindu-se toți la un loc și tremurând din tot corpul de frică.



Stânga: Ce înseamnă venirea primăverii și topirea zăpezilor în unele regiuni din Rusia se poate vedea și din această fotografie care arată... cum se poate circula printr'un sat care a fost inundat. Într'una din bărci vedem soldați germani iar în altele locuitori ai satului inundat



Stânga: Germania e prima țară care a perfecționat telegrafia. S'a ajuns astfel în acest domeniu, ca ceea ce se bate la mașini într'o localitate, să se înregistreze în altă localitate, indiferent de distanță și într'o formă perfect lizibilă. În fotografia noastră se poate vedea un biuro. Cu astfel de mașini puse la dispoziția oamenilor de afaceri și a ziariștilor



Ultima modă de coafură pe care o lansează Parisul constă din bretoane și bucle false aplicate la coafura obicinuită. Se zice că „ideea” are mare succes, deși noi nu prea îi vedem rostul

VIATA unui PORT NEUTRU

CAPITALA Portugaliei, Lisabona, păstrează, cu tot războiul intens pe care flotele beligeranților îl duc pe toate mările și oceanele, un caracter pronunțat de port cosmopolit.

Intr'adevăr, prin Lisabona respiră Elveția, acest mic teritoriu european, sărac în produse alimentare, nevoită să aducă din toate părțile lumii materiile necesare vieții cetățenilor săi.

Dacă și Portugalia ar intra în războiu, atunci cu siguranță că Elveția s'ar găsi în cea mai dramatică situație din cursul istoriei sale. Pe vremuri, înainte de războiu, Elveția își făcea importurile prin porturile

italiene. Deasemenea exporturile sale compensatoare tot prin aceste porturi se făceau. Din momentul când Italia a intrat în războiu alături de Germania pentru a asigura Europei un nou statut politic, Elveția s'a văzut nevoită să se folosească de Lisabona pentru a putea aduce de peste Ocean cele ce erau strict necesare populației sale.

Așa dar, chiar în timp de războiu, portul Lisabona care este în același timp capitala Portugaliei, are un trafic comercial destul de important.

Dar ceea ce creează fizionomia acestui port oceanic în actualul conflict este de sigur numărul extrem de mare al emigranților proveniți din toate țările Europei.

Străzile Lisabonei sunt pline de mateloți și de emigranți, care reprezintă în bună parte oameni cari nu s'au putut adapta eforturilor eroice și imense ale Europei pentru realizarea unei lumi mai bune, sau oameni cari au fost eliminați ca elemente indezirabile din această uzină în continuă activitate care este continentul nostru.

Această situație face din Lisabona singura trăsătură de unire între continentul nostru și continentele transoceanice. De aici, din acest punct terminus al Europei, pornesc sau mai bine zis porneau pacheboturile și avioanele transoceanice ce se îndreptau spre Lumea Nouă. Dela intrarea Americii în războiu, traficul de mărfuri și de persoane peste Ocean s'a micșorat din cauza intensificării activității războiului submarin.

Totuși numeroși reprezentanți ai țărilor de dincolo de Ocean așteaptă la Lisabona prilejul de a se repatria.

Cei opt mii de străini cari așteaptă să se repatrieze, dau Lisabonei o înfățișare cosmopolită, fizionomia caracteristică marilor orașe internaționale.

Trebue să spunem că și marile schimburi între diplomații țărilor europene și cei ai statelor de peste Ocean s'au făcut tot prin portul Lisabonei.



D-rul Augusto Esagny, omul care se ocupă de scurta emigranților în trecere prin Lisabona.

Datorită acestei aglomerări, poliția portugheză este supusă unei grele și interesante încercări, nu numai în ceea ce privește supravegherea enormei mase de oameni proveniți din toate țările participante la război, ci și pentru a înțelege și a da îndrumări celor cari vorbesc limbile unei mari părți din popoarele lumii.

Poliția portugheză a făcut totuși dovada unei răbdări și a unei amabilități deosebite.

Sergenții de stradă din Lisabona au fost nevoiți să învețe numeroase limbi...

O mică fetiță, răscălită de familie, care așteaptă să fie imbarcată pentru Statele Unite

Instăfârșit, s'a anunțat plecarea unui vapor. Cine are curaj să înfrunte primejdiiile, se imbarcă...



Trei instantanee în care pot fi văzuți emigranți de diferite naționalități. Unii sunt hrăniți de statul portughez, alții așteaptă mereu vaporul, iar alții, în așteptare, pictează sau desenează aspecte din oraș.

Cafenele, restaurantele și hotelurile sunt arhipline.

Deși Portugalia este neutră, capitala ei cunoaște marile aglomerări de oameni care se numesc în timp de război, coadă. Coadă se face în fața birourilor marilor agenții de navigație și în fața clădirilor diferitelor consulatate. Firește că străzile capitalei portugheze prezintă un mare pitoresc și o animație rar întâlnită în marile centre europene unde circulația vehiculelor a fost raționalizată și sistematizată. Pitorescul este un aspect superficial pe care-l prezintă mase de oameni cari au venit pentru scurt timp la Lisabona și care au rămas acolo pentru a aștepta ocazia repatrierei. Printre repatriati se află și sute de cetățeni ai Statelor Unite, care suferă cumplit din cauza răz-

(Continuare în pagina 14)



Marinarii străini contemplă, altădată, Lisabona de pe palatul Rio de Janeiro — cea mai înaltă parte a orașului portughez





O țară care nu produce decât **Petrol și PERLE**

firește prea mică pentru încheierea unor tranzacții importante.

Ideea acestui francez isteț, pe nume Leblond, a fost de a transforma banii în monedă mică de câte o jumătate de franc fiecare. O zi întreagă, un șir de 12 măgari transportară sacii cu bani de pe corabie pe țărm. Când au văzut acest lucru, arabii i-au oferit perlele cele mai frumoase, acordându-i în același timp și un credit important.

PETROLUL DIN BAHREIN

Intocmai oamenilor fericiți, șeicul Bahrein

Stânga: Ibn Saud, regele Arabiei cărui
ii aparține și teritoriile numite Bahrein

n'a avut o istorie sau o biografie interesantă. Zilele lui se scurgeau într-o somptuoasă abundență de distracții. Evenimentele cele mai deosebite constau din vizitele străinilor bogați primiți la curte. Firește că fiecare străin venea cu darurile destinate să-i descrețească fruntea.

Intr-o zi șeicul a primit vizita unui străin care a declarat că se numește Frank Holmes, neo-zelandez. Omul aducea-cadouri extra-ordinare.

— Ați venit să căutați perle? a întrebat șeicul.

— Nu, Alteță am venit să caut petrol.

— Așa ceva nu există pe teritoriile mele.

— Există, dacă ați binevoi să-mi acordați un sfert din drepturile de exploatare vă garantez o mare producție... și firește venituri importante.

Șeicul fu ispitit și neo-zelandezul începu exploatarea. Rezultatele au fost neașteptate: petrolul abunda pe teritoriul insulelor. Dar din clipa aceea existența liniștită a nababului oriental a fost complet lichidată. Anglia care se considera stăpână a teritoriilor aflate în golful Persic l'a invitat la Londra unde șeicul a fost primit foarte bine. La înapoiere, șeicul a găsit instalat la Bahrein un consiliu de administrație englezesc care conducea exploatarea petroliferă.

Dar în același timp, Ibn-Saud regele Arabiei saudite a amintit șeicului că-i datorează ascultare de vasal, întrucât teritoriile din Bahrein îi aparțin.

Liniștea era pentru totdeauna pierdută. În anul 1940 insulele din Bahrein au primit pentru prima oară vizita unor avioane italiene care au bombardat pornind din Somalia sondele și rafineriile.

Șeicul n'a putut suporta emoțiile războiului actual în care aviația joacă un rol atât de important și a închis ochii.

RECENT a încetat din viață în vârstă de 70 de ani un prinț arab al cărui nume era Hamad ben Tsa as Khalifa. Acest prinț domnea peste un arhipelag format din câteva insule minuscule aflate în apele golfului Persic. Suprafața totală a teritoriilor sale a-bea poate fi comparată cu aceea a celui mai mic județ.

Moartea acestui om nici n'ar merita să fie menționată dacă teritoriul insular peste care domnea nu s'ar fi numit Bahrein și dacă Bahrein n'ar fi celebru în lumea întreagă prin perlele și petrolul său.

Datorită acestor două imense comori, micul prinț oriental era unul dintre cei mai bogați oameni din lume.

Insulele Bahrein despre care cu si-

guranță că n'ați auzit nimic până în momentul de față, sunt stâncoase, aride și nu oferă omului aproape nicio o posibilitate de hrană. Dacă fructele și plantele lipsesc cu desăvârșire, în schimb după cum am spus, perlele și petrolul sunt la îndemâna oricui.

În apele din jurul insulei, la o adâncime de numai zece metri, se găsesc scoicile care conțin perlele cele mai frumoase din lume.

Pescuitorii de perle extrag aceste comori într'un număr impresionant și bine'nțele că pentru fiecare

piesă, ei plăteau o redevență stăpânului insulelor care se considera și stăpânul apelor teritoriale.

Din timpuri imemorabile, strămoșii prințului care a încetat din viață, își încasau drepturile lor de redevență asupra fiecărei perle extrasă din apele sărate și calde ale golfului Persic.

UN AVENTURIER INTELIGENT

Șeicul Hamad a încasat timp de zece ani de domnie sume enorme.

Din primul an de domnie, — s'a suit pe tron târziu, la moartea tatălui său octogenar, — redevența acestui nabab oriental a depășit de câteva ori averea celor mai bogați oameni din lume. Când Hamad s'a urcat pe tronul



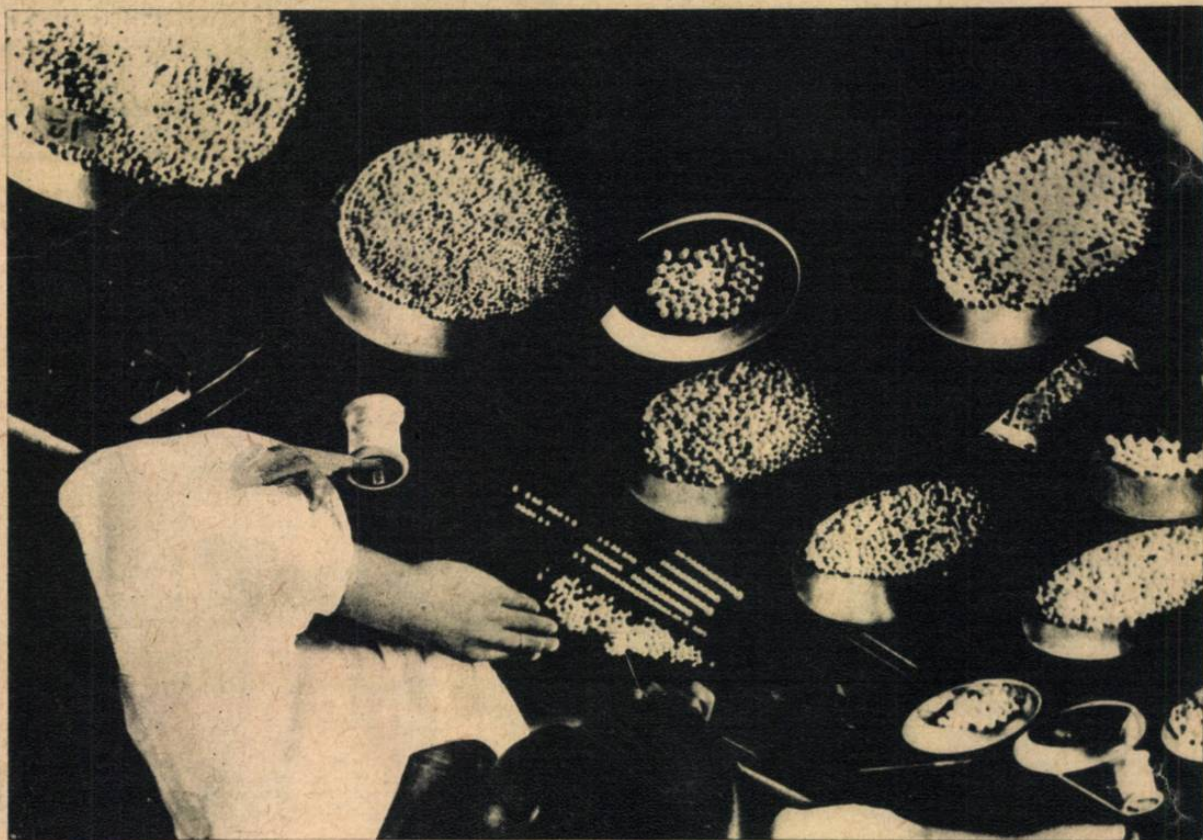
strămoșilor săi, Bahrein era un fel de țară a minunilor, care dormea împreună cu comorile sale în atmosfera toridă a sudului asiatic. Din toate părțile lumii negustorii de pietre prețioase se îndreptau spre Bahrein când voiau să se aprovizioneze cu perle de mare preț. Și astfel prințul de Bahrein ajunsese să trateze cu negustorii veniți din New-York, și Anvers.

Cererile erau atât de numeroase încât în mod firesc arabii ajunseseră să ridice foarte mult prețul perlelor. Concurența dintre negustorii de bijuterii din lumea nouă și cea veche era

atât de puternică încât rezultatul pentru arabi un mare câștig. O caracteristică interesantă a arabilor negustori de perle îl constituia faptul că refuzau să trateze cu oameni care nu prezentau suficiente garanții de bogăție. Un negustor francez, care avea în el stoffă de aventurier, și care nu reușise niciodată să obțină o singură perlă dela arabi, avu o idee interesantă, căreia i-a datorat anarele său succes. Acest om a venit odată în insula de reședință a șeicului cu o sumă de 500.000 de franci care era

Arabi din Bahrein, negustori de perle

Jos: Triarea și înșirarea perlelor în „atelierul” unui neguțător din Bahrein



Hamad ben Tsa as Khalifa, sultanul recent decedat al Bahrein-ului



Bolnavă, într-o clinică din Casablanca, Josephine Baker, abia se mai poate ridica din când în când din pat.

JOSEFINA BAKER nu mai cântă. Grațioasă și muzicală liană pe care America a încredințat-o Europei, s'a reîntors în continentul negru, de unde, cu ani în urmă au plecat fără voia lor strămoșii ei.

Fata care a cunoscut pe meleagurile Europei mari succese scenice s'a reîntors în patria ei mănâtă de nostalgia care se trezește în inima fiecărui negru în anumite împrejurări grele.

Josefina Baker își făcuse din Paris o a doua patrie. Pentru acest oraș minunat a cântat ea fermecătoarele ei cântece al căror ecou s'a prelungit pretutindeni în lume. Cine nu-și amintește de cântecul care i-a creat faima și care începea cu cuvintele „Am două amoruri, dragostea mea este Parisul...? Josefina iubea Parisul și această dragoste intensă o făcuse să uite și de America, unde strămoșii ei au fost sclavi și de Africa, de unde neamul ei de robi se trăgea.



el vrea să readucă entuziasmul și încrederea în viitor în sufletul acestei fete simple.

— Nu te mai neliniști, dragă prietenă! îi spune Chevalier, vom fi din nou împreună pe scena Cazinoului, unde vom cânta ca odinioară. Sunt sigur că vei ști să înduioșezi din nou lumea cu cântecul tău „J'ai deux amours...”

Josefina mulțumește camaradului ei și-i încarcă brațele cu hăinuțele de lână pe care le-a croșetat pentru frățiorii ei negrii din oaza dela Maracheș.

Maurice Chevalier a trebuit să făgăduiască Josefinei că se va duce la Maracheș să distribue hăinuțele pe care Josefina le-a lucrat în lunile ei de suferință.

Marele cântăreț și fermecătorul comic s'a ținut de promisiune.

În amintirea unei prietenii scumpe a stat o zi întreagă pe terasa hotelului din Maracheș pentru a împărți săracilor darurile Josefinei.

Și copiii săraci se vor ușa desigur pentru înmănoșirea bolnavei...

Stânga: Josephine Baker a iubit întotdeauna copiii, preferând, bineînțeles, pe cei... negri.

Josefine
BAKER
grav bolnavă

Când Franța se prăbușea pe frontierele iluzorii ale liniei Maginot, Josefina și-a dat seama că acolo, în patria ei de adopție, nimic nu mai prezenta garanție de durată și de statornicie.

Și-a făcut geamantanele și a plecat. A plecat în Africa, unde o chema glasul obscur al strămoșilor. Acolo, pe teritoriul continentului negru n'a mai cântat. Probabil că ceea ce o inspira în minunatele ei improvizații era Parisul și nu Africa.

Însă readaptarea la clima Africii nu era un lucru ușor pentru o negresă care s'a născut în America. Și Josefina Baker s'a îmbolnăvit.

La Casablanca, într-o mică încăpere a clinicii Comte, albă și curată ca toate camerele de spital din lume, nu se vede decât o singură pată neagră: fața Josefinei Baker reliefată pe așternutul imaculat. Fața aceasta este slăbită și melancolică, dar ochii ei strălucitori se înveselesc în fața unei arătări care pare să fie un vis.

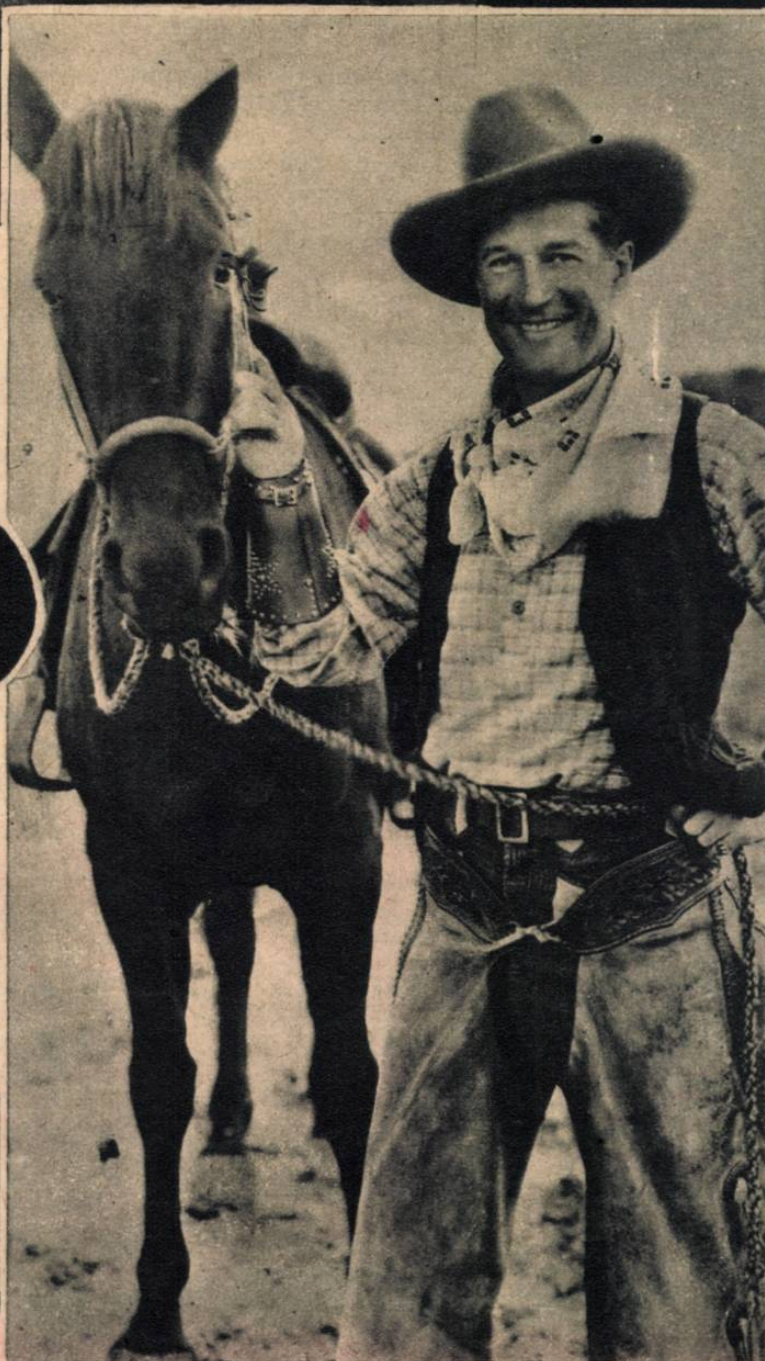
În fața peretelui alb, ca și cum ar fi fost proiectat pe un ecran luminos, Maurice Chevalier, se agită, vorbește, surâde ca o evocare a Parisului de altădată.

Marele cântăreț de cazino vrea cu tot dinadinsul să înveselească pe bolnavă. Îi cântă, parodiază, improvizează și evocă în fața bolnavei fastul scenelor unde au apărut împreună praful din culise, sgomotul entuziasmului public.

Maurice Chevalier era supărat cu Josefina de doi ani, dar când a aflat că fosta lui colegă de scenă s'a îmbolnăvit, a alergat într-un suflet la Casablanca. Josefina era grav bolnavă. Și mai este și astăzi.

Chevalier cunoaște gravitatea boalei dar

Maurice Chevalier a ținut s'o viziteze pe Josephine, amintindu-i de marile lor succese din trecut...



Tragediile noastre



„Deoarece nu se afla niciun gradat printre supraviețuitori, oamenii au ales un șef față de care fiecare a jurat ascultare. Raționalizarea alimentelor, respectată cu strictețe a fost fixată la patru biscuiți pe zi și la un litru de apă pe săptămână. Când hrana a lipsit cu desăvârșire, oamenii au confecționat o undiță cu care au reușit să prindă un rechin care a fost pus la fier într-o cutie de biscuiți, bine'nțeles după ce a fost tăiat în bucățele. Naufragiații, proveniți de pe un vas de transport englez au fost culeși în largul mării de un vas spaniol după o călătorie de 30 de zile.

Stânga: Doi naufragiați într-o barcă de cauciuc sunt reperați de un avion care va căuta să le trimită ajutoare pentru salvare.

răsturnându-se cutia cu biscuiți a căzut în apă. În a zecea zi, radiotelegrafistul a murit în timpul somnului. Edward Elliot și-a revenit în fire pe patul unui spital. El fusese salvat dela o moarte sigură în a douăsprezecea zi de rătăcire pe mare.

NASTURII SALVATORI

Căpitanul vasului petrolier „La Carrière” torpilat de un submarin german în largul coastelor americane, s'a salvat sugându-și nasturii dela haină. „Mi-am amintit, a povestit acest marinar, că în tinerețea mea, când jucam football, aveam obiceiul de a suge ceva pentru a-mi păstra saliva. Când n'am avut nimic de băut, pentru a nu muri în chinurile setei am supt unul după altul nasturii dela haină, convins că era singurul mijloc de a scăpa dela moarte.”

Un alt marinar, căpitanul Ewans

Jos: Bărcile de salvare nu sunt practice, deoarece, în majoritatea cazurilor, ele ard prin incendierea vasului torpilat.



Un cargobot britanic a fost atins de bombe și părăsit de echipaj, care încearcă să se salveze cu plutele.

„Numai datorită unei discipline de fier oamenii au scăpat din ghiarele morții și nebuniei. „Cu aceste cuvinte se termină raportul întocmit de căpitanul vasului spaniol care a salvat dela moarte pe marinarii condamnați să rătăcească fără hrană pe întinderea nesfârșită a apelor.

SALVAREA LUI EDWARD ELLIOT

Tunarul Edward Elliot de pe bordul unui vas comercial înarmat „Umena” scufundat de submarinele germane a reușit să se salveze într-o barcă, în tovărășia unui tânăr radiotelegrafist și a unui polițist din Tanganika. Iată cum a relatat căpitanul vasului care i-a cules întinderea dezastrului, pe care cei trei l'au înfruntat.

„Cei trei oameni au fost atacați de rechini. Pentru a scăpa au trebuit să rămână în fundul bărcii. Polițistul a încercat să adoarmă nerăbdarea tovarășilor săi, povestindu-le aventurile sale. În a patra zi, artileristul Elliot a avut o criză de nervi sau mai bine zis o criză de nebunie. A crezut că vede în apă o cafenea și s'a aruncat în valuri strigând: „Mă duc să beau o ceașcă de ceai”. Camarazii săi l'au pescuit. Patru zile mai târziu naufragiații s'au întâlnit cu un submarin german al cărui comandant le-a dat o cutie de biscuiți, puțin coniac, țigări și apă. Din nefericire, marea a fost agitată și barca

COMUNICATELE militare ne aduc zilnic vestea micșorării tonajului comercial și de război al Mării Britanii și al Americii.

În afară de problema acută a înlocuirii tonajului scufundat se mai pune și chestiunea recrutării unor echipaje specializate capabile să servească noile vase care eventual urmează a fi puse în funcțiune.

Din cauza intensificării războiului submarin care a cuprins toate mările și oceanele planetei, foarte puțini oameni acceptă să fie utilizați pe bordul vaselor comerciale.

Ceeace se neglijează în comunicatele militare este marele număr de marinari care-și pierd viața în timpul naufragiului. Lordul Chatfield, amiralul care conduce operațiile marinei engleze a mărturisit că dela începutul războiului, țara sa a pierdut un număr de 10.000 de ofițeri și de marinari specializați.

Inlocuirea acestor oameni pune una din problemele cele mai grele pe care trebuie să le înfrunte aliații.

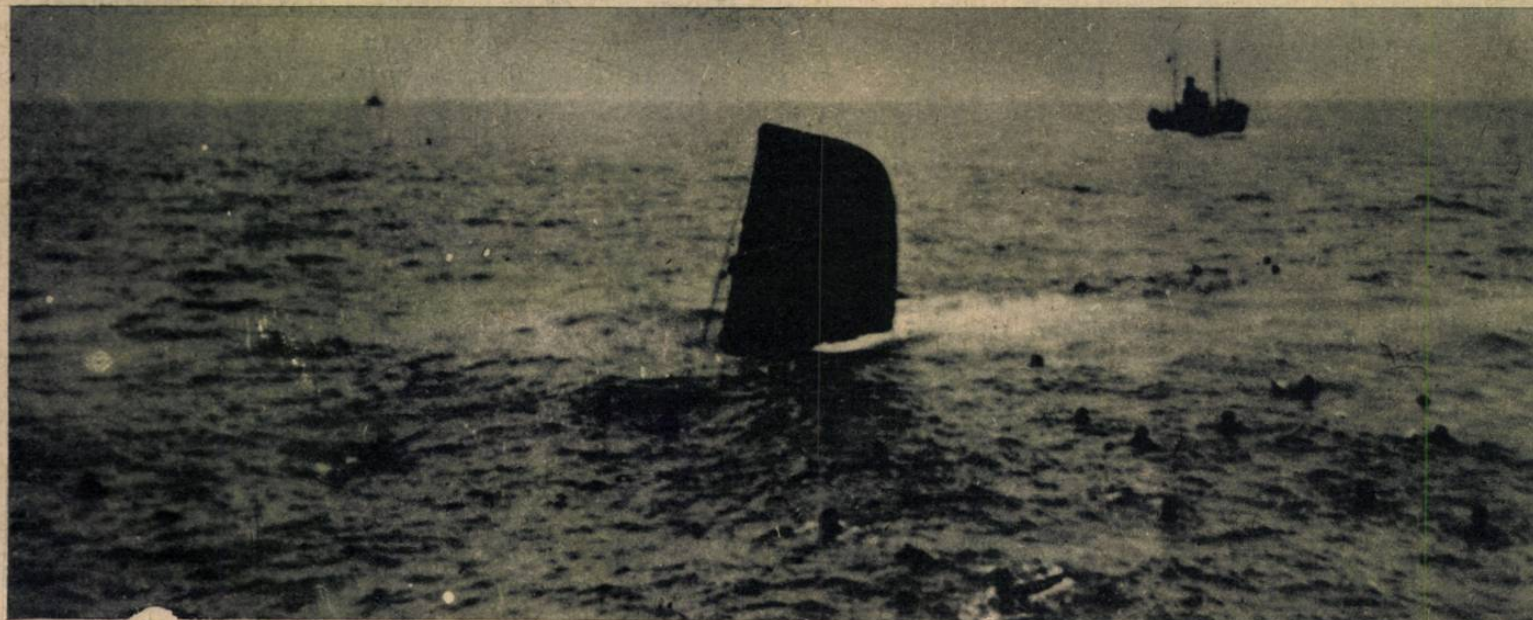
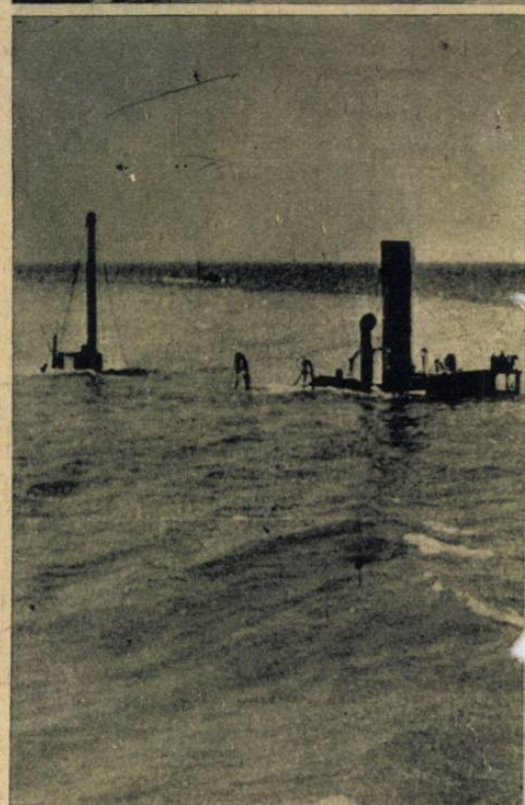
Naufragiile, această parte ignorată dar dramatică a războiului pe mare, merită să formeze subiectul rândurilor de față.

Iată cum se petrec în linie generală naufragiile. Vom cita câteva rapoarte întocmite fie de naufragiați, fie de salvatorii acestora.

Din echipajul de 74 de oameni n'au supraviețuit decât 17. Acești marinari s'au salvat într-o plută a cărei navigație a fost urmărită pe distanță de kilometri de o trenă de rechini. Rechinii cunoșteau atât de bine situația disperată a celor de pe plută, încât de foarte multe ori în timpul călătoriei, acești lupi ai mărilor se avântau asupra plutei și încercau cu o lovitură de coadă să tragă în apă pe unul din ocupanți. Între marinari și rechini s'a încins o luptă în care arma marinarilor, lopata, era nepuțincoasă.

Totuși nimeni nu s'a descurajat. Unica cuvertură adusă de pe bord a fost transformată într-o pânză iar din pantalonii scurtați până la genunchi ocupanții și-au improvisat bonete pentru a se apăra de soarele arzător din larg.

Jos: Vasul acesta britanic s'a scufundat cu atâta repeziciune încât echipajul n'a mai avut nici măcar timpul de a coborî bărcile de salvare.



Naufragiaților

este un mare cunoscător al naufragiilor. El a notat cu scrupulozitate suferințele naufragiilor, propunând diferite mijloace de atenuare. Porecla sa, „Albatros Fwans”, datează de pe vremea când a trăit 14 zile pe o șalupă împreună cu 46 de marinari. Când provizia de apă dulce s'a terminat, căpitanul a reușit să captureze un albatros și naufragații și-au potolit setea bând sângele păsării”.

SALVAREA NAUFRAGIAȚILOR

Aceste patru relatări fac parte din dosarul cel mai patetic din lume: acela supus examinării unei comisiuni ce lucrează pe lângă ministerul transporturilor de război, sub președinția amiralului lord Chatfield, însărcinat să studieze mijloacele cele mai proprii pentru a regăsi și a salva pe naufragați.

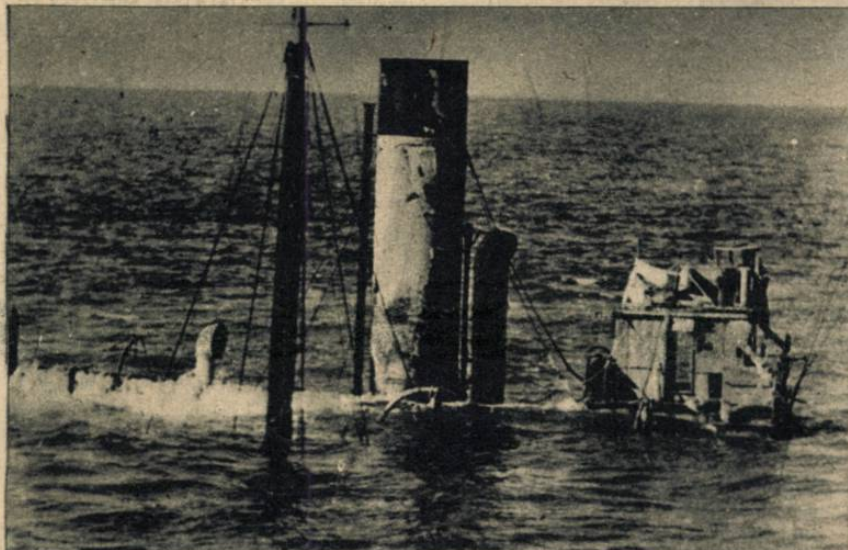
Problema salvării naufragiilor a fost întotdeauna de actualitate atât în timp de pace cât și în timp de război. Dar astăzi, în afară de considerațiile de ordin umanitar, englezii sunt preocupați de faptul că echipajele marinei comerciale suferă pierderi imense. Pe de altă parte marina de război având și ea nevoie de înlocuirea echipajelor pierdute, acestea sunt recrutate în dauna marinei comerciale, care este totuși organismul prin care se hrănește întreaga insulă.

Când amiralitatea a pus în serviciu acele vase mici destinate să lupte împotriva submarinelor și cunoscute sub numele de „solvete” ea a făcut apel la rezerviști și la oameni bătrâni care cunoșteau cât de puțin ceva din tainele mării. Dar riscurile călătoriei pe aceste vase erau atât de mari încât cu toate salariile imense, foarte puțini oameni s'au prezentat de bună voie în serviciu.

„Este zadarnic să construim vapoare a remarcat lordul Chatfield, dacă ducem lipsă de personal de bord”.

În felul acesta salvarea naufragiilor a început să preocupe cercurile

amiralității britanice care voiau să recupereze cu acești oameni pierderile suferite. În fața comisiunii care studiază problema salvării naufragiilor, apar zilnic sute de marinari bronzăți de soarele și de vânturile tuturor latitudinilor și care au la activul lor până la 12 sau chiar mai multe naufragii. Acești oameni sunt audiați, căci experiența lor va putea servi eventual în viitor.



Sus și stânga: Vase de transport britanice în momentul scufundării. Nu se știe cine s'a putut salva din echipajii.

Concluzia la care s'a ajuns după audierea a numeroși marinari care făceau parte din vasele naufragiate este următoarea: bărcile de salvare sunt inutilizabile în caz de naufragiu de oarece ele ard în timpul torpilării și împiedică tirul artileriei de bord. De cele mai multe ori, vasele torpilate de submarine nici nu mai au timpul necesar spre a organiza mijloacele de salvare a marinarilor. Dimpotrivă, plutele sunt manipulate cu mai multă ușurință și deși sunt inapte să lupte cu furtuna se dovedesc întotdeauna salvatoare.

Una dintre problemele cele mai acute care se ridică pentru oamenii naufragați este lipsa de alimente și în deosebi cea a apei potabile. Apa conținută în gamelele reglementare se alterează. S'a pus deci chestiunea mării acestor gamele și a închiderii lor hermetice. Mulți marinari au propus ca apa să fie înlocuită cu lapte condensat, alții au propus bomboane de supt pentru a menține umiditatea gurii prin producerea salivei.

Comisiunea Chatfield s'a ocupat în primul rând de găsirea marinarilor naufragați, care rătăcesc pe mare. Chestiunea este spinoasă căci pe mare micile plute sunt aproape invizibile. Avioanele care caută naufragați nu pot explora decât suprafețe reduse de mare. S'a propus atunci utilizarea unor materii colorante care să coloreze suprafața mării pe întinderi mari. Culoarea portocalie este cea pe care comisiunea a adoptat-o.



Un distrugător francez salvează echipajul unui vas scufundat de englezi în apele Madagascarului

Bluzele de salvare ale aviatorilor care se aruncă în mare cu parașuta, în caz de pericol, sunt colorate cu aceeași substanță. Comisiunea a mai luat în studiu și chestiunea înzestrării șalupelor și a bărcilor cu posturi de radioemisiune. Lucrul pare însă foarte greu de utilizat, în primul rând pentru că în caz de naufragiu vasele torpilate se scufundă atât de repede încât echipajul nu dispune de timpul necesar lansării bărcilor.

Un ofițer de marină naufragiat de mai multe ori a propus întrebuintarea de către naufragați a unor smee sau baloane captive care să atragă atenția avioanelor și a celorlalte vase. În timpul nopții naufragații ar urma să se folosească de rachete pentru a atrage atenția asupra locului unde se află.

Neputând să pună ordine în această aglomerare de soluții și de propuneri, amiralitate britanică s'a mulțumit să dea sfaturi marinarilor spunându-le că singura șansă de salvare în caz de naufragiu, este o disciplină de fier și raționalizarea alimentelor și a apei potabile.

Este probabil că „manualul perfectului Pag. 7 naufragiat” pe care amiralitatea britanică este nevoită să-l publice, va cuprinde în loc de soluții practice, numai sfaturi și recomandări, de a căror respectare depinde ultima șansă de salvare a naufragaților.





Mindusii care trăiesc la Hong Kong s'au organizat într-o formație militară și au manifestat pentru eliberarea Indiei de sub stăpânirea engleză, ei oferindu-se a fi optând luptători activi pentru acest scop.



Stânga: Ziarele au anunțat moartea celebrului sculptor sim-balist elvețian, James Vibert. Îi vedem pe neîntrecutul artist, într-o recentă foto-grafie luată în atelierul lui de lucru, ter-minânduși ultima statuie intitulată „Destin”.
Sus: Franța se îngrijește cu multă atenție de fii eroilor căzuți pentru patrie, care sunt hrăniți, îmbrăcați și educați pe socoteala statului. Iată un grup pornind într-o excursie. Sunt îmbrăcați în uniformă specială și fiecare poartă pe piept insigne „Fiu de Erou”.



Greu de imaginat cum se duce un război în regiunea ecuatorială a Asiei. Acest instantaneu, în care vedem soldați japonezi înaintând prin Noua Guinee, ne oferă o palidă imagine.

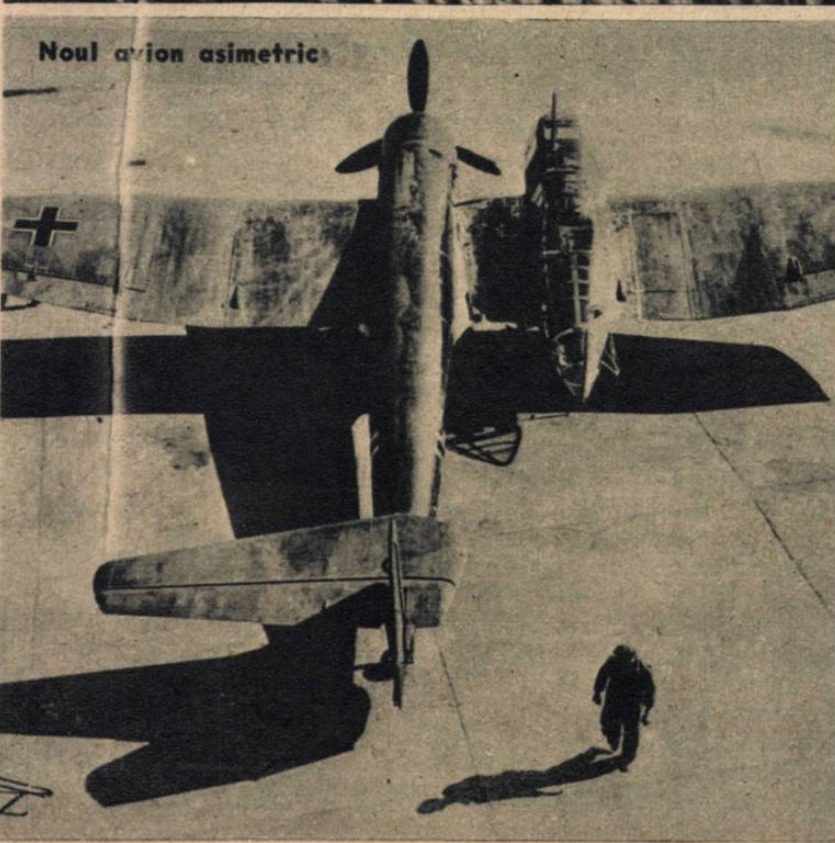
Dreapta: Aviatorii germani au ajuns să foto-grafieze cu precizie punctele din La Valette (Malta) asupra cărora au lăsat să cadă bombe de mare calibru.

din
**TOATA
LUMEA**



Sus: Fuehrerul a primit la Marele Cartier pe generalul italian Garibaldi, Guvernator militar al teritoriilor din Africa, cu care a avut lungi convorbiri.

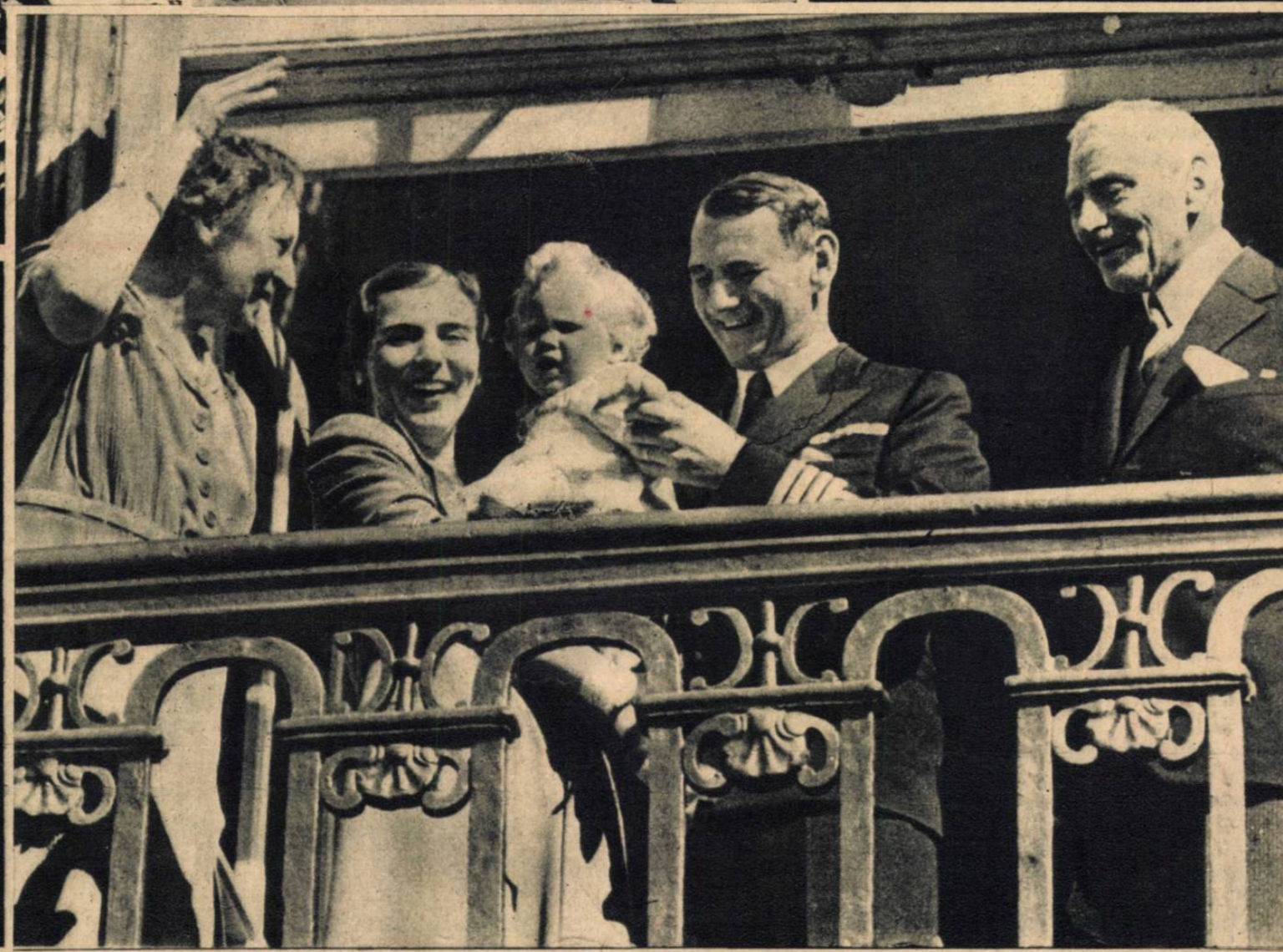
Stânga: Într'unul din cartierele Parisului care a suferit mai mult de pe urma atacurilor aviatice britanice, prima comuniune a tinerilor francezi a fost oficiată, anul acesta, într-o biserică ruinată de bombe.



Noul avion asimetric



Dreapta: Regele Christian al Danemarcei a fost corbătorit pentru treizeci de ani de domnie, cu care ocazie a apărut în balconul palatului Amalienborg împreună cu Regina și cu mica prințesă Margareta, spre a mulțumi poporului danez.
Stânga: Mahadma Gandhi și Pandit Nehru la una din sesiunile Congresului hindus în care s'a discutat punctul de vedere al naționalistilor față de propunerile engleze. (Se știe că Gandhi a preconizat o politică de neviolenta, chiar dacă japonezii ar trebui să părăsind India)



CUM S'A NĂSCUT ȘI UNDE A AJUNS MOTORUL

INSEMĂNĂTATEA economică și culturală a automobilului este astăzi pretutindeni recunoscută. Comparația cu invenția transformatoare și de o mare influență asupra evoluției politice în lumea întreagă a mașinei cu aburi stă aproape și făcându-se paralela, este interesant să vedem de unde se trage ceea ce numim astăzi motorizare.

Noțiunea motorului și noțiunea cuprinzătoare a motorizării, derivă dela invenția mașinei cu gaz, concurența mașinei cu vaporii. Aceste noi mașini, mici în comparație cu mașina cu aburi, și la început foarte zgomotoase, și fără formă, au fost perfecționate considerabil în cursul timpului; dar ele erau legate de localitate, nu numai din cauza greutateii, ci și din cauza gazului, fiind dependente de uzina de gaz. Aceste mașini au fost numite „motoare de gaz”, ele devenind un punct de plecare important pentru evoluția industrială, care își avea rădăcinile adânci în întreprinderile mici și mijlocii, căreia mașina cu vaporii nu le permitea, din cauza costurilor și spațiului necesar, mecanizarea.

În acest interval se produce faptul pe care s'a ridicat motorizarea de astăzi a traficului. Doi bărbați s'au apucat să folosească motorul pentru un anumit scop, și anume pentru punerea în funcțiunea a vehiculelor, unul dintre ei pornind cu ideea imediat spre înălțimi și gândindu-se dela început să găsească un izvor de energie care să deplaseze și aeronave.

Ideia se forma conștient în două creere — independent unul de altul, și se poate afirma că aici se află nucleul motorizării noastre de astăzi. De aici a plecat „una dintre cele mai geniale invenții ale omului”.

Germanii Gottlieb Daimler și Carl Benz, creatorii primelor automobile utilizabile, și-au dat seama că prin invenția lor produc o mare revoluție în domeniul tehnicii.

Gottlieb Daimler a avut dela început în vedere ca motorul să fie ușor și rapid spre a scăpa, prin noul izvor de energie al benzinei, de dependența pe care i-o impunea localitatea în care se afla izvorul de energie al gazului.

Rareori o evoluție a fost atât de meticuloasă gândită dinainte ca motorizare.

Și situația a fost asemănătoare la Carl Benz, care la rândul lui, din fragedă tinerețe, era dominat de ideea automobilului fără șine și care a găsit în invenția sa afară de motor soluția ideală, valabilă încă și astăzi în multe puncte decisive, pentru construcția automobilului.

În multe privințe în evoluția motorizării, de Statele Unite are mai multe cauze. În America automobilul și-a făcut marșul triumfător pe baza tehnică a condițiilor de producție pur americane și pe baza mentalității americanului față de tehnică și succesele ei. Pe de altă parte n'a fost posibil, înainte de războiul mondial, ca Germania să poată echivala avansul pe care îl aveau

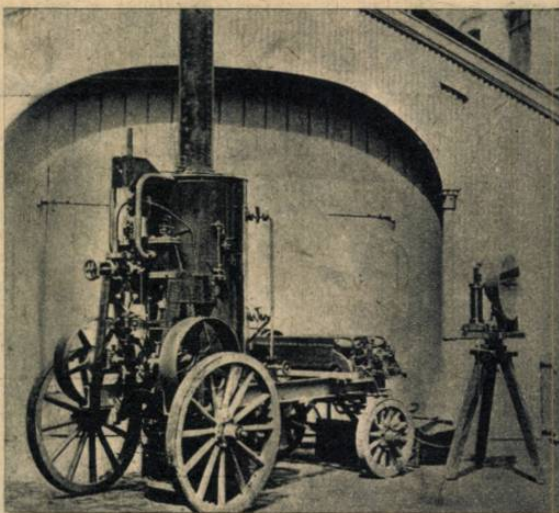
Franța și Anglia în producția și posibilitatea de deosebi a industriilor lor de automobile. În schimb Germania și-a afirmat în domeniul evoluției tehnice, în intervalul dela 1883 până la 1914, din orice punct de vedere, poziția sa de frunte. Succesele sportive ale automobilelor de curse germane, care sunt realizări optime ale tehnicii caracteristice dezvoltării, dovedesc hotărât aceasta.

Abia după războiul mondial s'a reușit prin restricțiile impuse de tratatul dela Versailles și prin politica falsă și neînțeleasă a traficului și economiei a timpurilor acelea să, se scoată temporar Germania din poziția ei de frunte în domeniul motorizării. Aceasta însă nu înseamnă că în acel interval și-a făcut loc în Germania un regres tehnic. Industria germană a știut tocmai în acel timp când avea de luptat cu cele mai mari greutăți din punct de vedere economic, să prezinte în ramura tehnică o măsură maximă de realizări, capacitățile industriei germane s'a putut vedea abia după 1933, când Adolf Hitler a dat semnalul pentru mișcarea gigantică motorizării germane pe uscat, pe apă și în aer.

De atunci motorizarea germană s'a dovedit a fi un factor însemnat al economiei și culturii cași un factor militar de prim ordin. Din primul motor de avion al lui Gottlieb Daimler, care a fost construit în aeronava librării din Lipsca, Wölfert, s'au dezvoltat motoare de avioane, cu care a fost atins recordul absolut de viteză — printr'un avion Messerschmitt cu motor DB 601 — de 655,11 km pe oră. Din vehiculele lui Daimler și lui Benz, care, la primele începuturi, aveau o viteză de 12 și 18 km pe oră, s'au născut vehicule militare care au trecut ca furtuna peste Europa răsăriteană și apuseană. Și din motorul pentru barcă al lui Daimler, care punea în funcțiune, în 1886, pe fluviul Neckar, prima barcă, s'au dezvoltat motoare pentru vedetele rapide ale marinei germane, care contribuie și ele decisiv în lupta contra Angliei.

Astfel că dacă se afirmă astăzi că nașterea motorului Daimler la Cannstadt în anul 1883 are, privit din punct de vedere tehnic-istoric, aceeași importanță ca invenția mașinei cu vaporii, această constatare a fost dovedită și prin istoria evoluției motorizării, precum și prin faptul că aceste prime motoare Daimler au fost hotărâtoare pentru o evoluție transformatoare a lumii. Alături de realizarea lui Gottlieb Daimler, stă opera lui Carl Benz, care are aceleași merite în privința evoluției motorizării, el ocupându-se îndeosebi de vehicule și fiind din acest punct de vedere omul care a eliberat drumul pentru locul de frunte al Germaniei în acest domeniu.

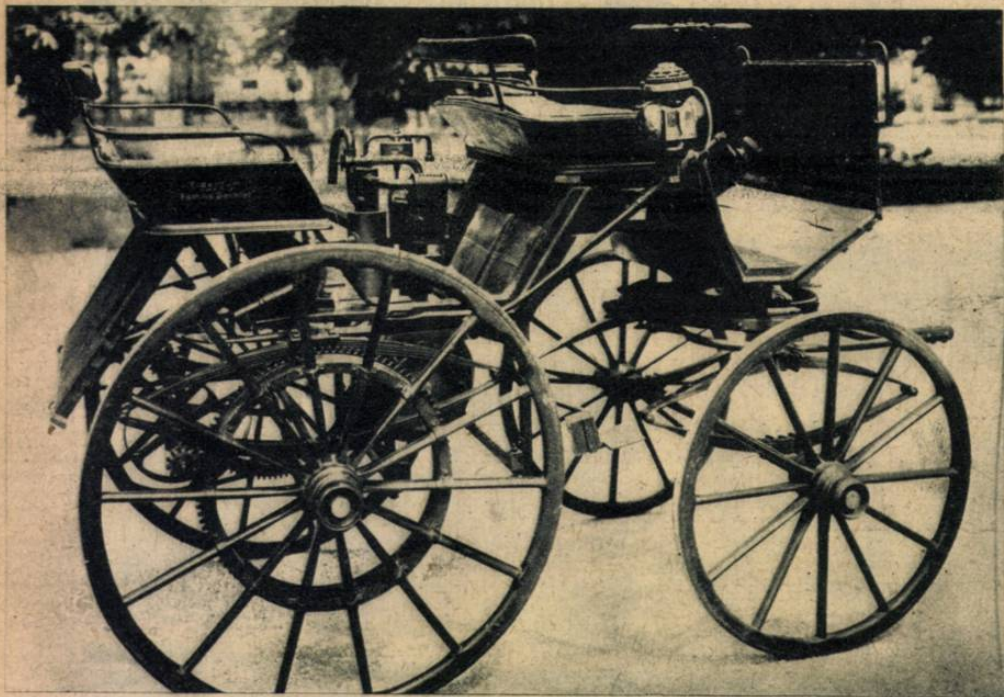
Fuehrerul Adolf Hitler într-una din cele mai noi creații ale tehnicii moderne a automobilului în Germania: Marele Mercedes (7,6 litri 155/230 hp).



Uzină electrică mobilă pusă în funcțiune de motor cu benzină, în anul 1873.



Primul vehicul cu motor a lui Gottlieb Daimler, creat în anul 1886.



Știm, astăzi că industria de automobile franceză, engleză și americană se bazează, ca și industria de automobile germană, pe munca de pionieri a lui Gottlieb Daimler și Carl Benz. Industria de automobile franceză a fost clădită pe motoare Daimler și automobile Benz, pe licențele date de Daimler și Benz se fondează industria de automobile engleză. În Statele Unite au fost expuse între anii 1880 și 1890, automobile Daimler și Benz, fiind admirate ca adevărate fenomene. Istoricii americani ai tehnicii au recunoscut, cași Henry Ford că primele automobile americane au avut ca exemplu automobilul Daimler și Benz. Cu mult înainte de nașterea unei industrii de automobile americane, automobilele germane erau considerate realizări maxime ale spiritului tehnic german.

Faptul că Germania fusese totuși întrecută, la un moment dat

Trăsura cu motor Benz din anul 1885, străbunica automobilului modern.



De când cunoaște omul Zahărul și cafeaua

CREDEM că este interesantă o istorie a două dintre cele mai importante materii prime, pe care toată lumea le consumă, dar despre care foarte puțini știu care le este origina. Istoria zahărului extras din trestie începe în vastele și fertilele văi ale Asamului și ale Bengalului, unde vechii hinduși au fost primii care au gustat zahărul. În scurt timp, popoarele învecinate au adoptat cultura trestiei de zahăr, plantată pe întinderi mari, în Iranul meridional și în cerescul imperiu al Chinei.

De fapt, zahărul în forma în care se consumă astăzi, a fost cunoscut abia în veacul al 3-lea după Christos, când indienii au fost în măsură să extragă din sucul plantei un produs cristalizat, capabil să fie transportat la distanțe mari. Desigur că cristalizarea zahărului se făcea cu mijloace primitive. Trei sute de ani după această descoperire a indienilor, mahomedanii turcii și arabii cari în acele vremuri cunoșteau o mare expansiune teritorială, au împărtășit unei mari părți din omenire avantajul de a cunoaște această materie primă, plăcută la gust.

Odată cu cuceririle lor militare, arabii au impus popoarelor învinse cultivarea și consumarea a ceea ce numeau ei „dulceața lui Allah pe pământ” și astfel trestia de zahăr a fost plantată pe întinderi apreciabile, în Mestopotamia, Egipt, Maroc, Alger, Tunisia și Spania.

Din nefericire, odată cu micșorarea puterii militare

Jos: Imprumutată dela abisinieni cafeaua s'a răspândit în culturi imense pe toată suprafața caldă a globului.

pornit dela premiza că trestia de zahăr, având o substanță dulce, aceasta poate fi prin procedee de laborator, cristalizată. Prin analogie, constatând că și sfecla de zahăr este dulce la gust, au încercat, fără să reușească la primele experiențe, să extragă din ea zahăr. Nereușita se datora stării primitive a industriei.

În timpul războiului napoleonian, când pentru prima oară englezii încercau să lupte cu arma lor favorită, blocada, francezii cari deveniseră între timp mari consumatori de zahăr, au reluat experiențele inventatorilor germani. Fostul căpitan din armata republicată Denessert a reușit să înființeze la Passy prima fabrică de zahăr, elogiată de împăratul Napoleon. În acest mic stabiliment industrial, specialiștii francezi au reușit să extragă din sfecla de zahăr o materie care avea aproape același procent de glucoză ca și zahărul extras din trestie. Imediat după reușita experienței s'a pus chestiunea dezvoltării industriei de zahăr și desigur că acest lucru s'a putut realiza în mare parte, datorită spiritului de organizare al germanilor.

Din anul 1822, mulțumită dezvoltării industriei sale chimice, Germania a fost în măsură să creeze o industrie de zahăr care evolua rapid spre o dezvoltare considerabilă. Dar nici nord-americani n'au vrut să rămână, în acest domeniu, în urma altor popoare și după declararea războiului hispano-american (1898-99), după cucerirea Cubei, a

Dreapta: Ramura unui pom de cafea în momentul când fructul e copt și bun de cules.

Jos: Așa se făceau primele transporturi de zahăr, pe vremea când acesta nu era cunoscut decât în India.



Filipinelor și Porto-Rico, au plantat în mod intensiv trestie de zahăr, pe teritoriile cucerite.

În momentul de față, extragerea zahărului, fie din trestie, fie din sfeclă, constituie pentru multe state o importantă sursă de venituri. Umila sfeclă a cunoscut o extindere foarte importantă, căci pornind din centrul Europei, a ajuns până în Sicilia, în Siberia occidentală, Africa de Nord, Argentina, Chili, Uruguay, etc.



a arabilor, cultura trestiei de zahăr a fost părăsită. A venit apoi a treia fază, când la sfârșitul veacului al 14-lea, spaniolii au transportat în lumea nouă primii pueți de trestie de zahăr, care, pe terenul fertil al Americii, au cunoscut o mare extindere. În anul 1515 a sosit în Spania primul transport de zahăr american. Și astfel, un nou continent a fost cucerit de planta asiatică.

Totuș, timp de un veac cererea de zahăr pe piață a rămas staționară și foarte redusă. Pentru foarte mulți, zahărul era un element de lux. Dar odată cu răspândirea consumului cafelii, ceaiului și a prafului de cacao, oamenii începură să ceară din ce în ce mai mult zahăr. Astfel se explică de ce în veacul al 17-lea s'au creat la Amsterdam, la Hamburg, la Orleans, la Rouer mici manufacturi în care trestia de zahăr era transformată în zahăr.

Între anii 1802 și 1803, un baron german, von Koppy, împreună cu un discipol al său, Achard, au înființat la Krain o mică fabrică pentru extragerea zahărului din sfeclă. Oamenii aceștia au



În cultura și „exploatarea” cafelei s'au specializat mult brazilienii, care și-au amenajat hambare și terenuri vaste în acest scop.



Strângerea culturilor de cafea se face azi cu aceeași grijă cași oricare altă adunare de alimente necesare hranei.

Prin această emigrație a trestiei de zahăr pe de o parte și a sfecele pe de altă parte, întreaga omenire a cunoscut zahărul, care, în momentul de față este consumat anual într-o cantitate de 300 milioane de tone.

Nu mai puțin interesantă este și istoria cafelii, parfumată prietenă a „dulceții lui Allah pe pământ”. Patria acestei plante este Kaffa regiune situată în Etiopia. Păstorii și călătorii cari au trecut pe acolo, au raportat arabilor virtuțile stimulente ale acestei băuturi. Din momentul acela, întregul Islam a adoptat consumul cafelii, care s'a răspândit în lume odată cu cuceririle militare ale popoarelor islamice.

În prima jumătate a veacului al 15-lea, turcii au deschis primele cafenele în orașele lor orientale, și aceste localuri erau foarte frecventate. În anul 1683, după înfrângerea armatelor otomane la asediul dela Viena, armatele creștine au luat ca pradă de războiu numeroși saci de cafea. Un soldat polonez, pe nume Kolszyky a avut ideea de a deschide o cafenea, cu firma „La cerul albastru”. Cu o bucurie nemărginită, soldații armatelor creștine care au luat parte la luptele dela Viena, au adoptat consumul cafelii, în care găseau stimulent pentru luptele viitoare.

Și astfel Europa a căzut cu voluptate în brațele obiceiului oriental, acela de a bea cafea.



Interview cu **Lil Dagover**



Lil Dagover într-un dans pătimaș cu Viktor Staal, unul din partenerii ei din filmul „Rătăcind spre fericire”.

AM prins-o pe Lil Dagover — ne spune corespondentul nostru cinematografic din Berlin — la premiera pentru presă a ultimului ei film de mare succes, intitulat „Umwege zum Glück” (Rătăcind spre fericire).

— V'am prins și nu-mi mai scăpați măcar pentru un interview de câteva minute — i-a spus el — cu atât mai mult cu cât e vorba de o publicație din România care vi-l solicită.

— Aș putea oare refuza ceva bravei noastre aliote, România? — a răspuns celebra vedetă a studiourilor germane. Una dintre dorințele mele cele mai vii este să vizitez această țară minunată, de care am auzit atât bine vorbindu-se. Am avut, acum câțiva ani, în proiect, un turneu în România, însă, din motive independente de voința mea, nu s'a realizat. Am regretat mult, firește, dar, odată și odată, tot țin să vă vizitez țara, măcar ca simplă... călătore.

Trecând apoi la ultimul ei film, a cărei prezentare fusese aplaudată copios de asistență, Lil Dagover a spus:



O scenă de interior casnic între Lil Dagover (soția) și Ewald Balser (soțul) în filmul de pasionantă desfășurare „Rătăcind spre fericire”

Stânga: O scenă patetică, din același film, interpretată de Lil Dagover și Viktor Staal.

Jos: Lil Dagover într-o elegantă toaletă de orășel care apare în filmul „Umwege zum Glück”.

— Interpretez în acest film, pentru prima oară, rolul unei femei pe care o înșală bărbatul și mărturisesc că deși numai în cinematograf, faptul mi-a dat o senzație nespus de... neplăcută. N'aș vrea să trăiesc niciodată în realitate un asemenea... rol. În afară de această „senzație” însă, rolul interpretat în acest film mi-a plăcut, cu atât mai mult cu cât mi-a dat prilejul unei creații interesante. Sunt satisfăcută deasemenea că am putut juca alături de doi actori talentați ca Viktor Staal și Ewald Balser. Adevărata și cea mai mare satisfacție însă mi-au dat-o freneticele aplauze cu care a fost primit filmul și pe care ai avut prilejul să le auzi și d-ta...



FOTO
UFA

Artiști

despre cari nu se VORBESTE

STORICII pretind că sticla era cunoscută din timpuri foarte vechi și că egiptenii excelau în fabricarea ei.

În genere, popoarele orientale care s'au dezvoltat pe coasta nordică a Africii, fenicienii, egiptenii, chaldeii și evreii au cunoscut întrebuințarea sticlei, nu atât pentru confecționarea veselei necesare în gospodărie, cât pentru fabricarea podoabelor: mărgelă, brățări, etc.

Nu se poate preciza momentul în care Europa a adoptat întrebuințarea sticlei, care după cum se știe a ajuns să fie fabricată într'un mod perfect, în sticlăriile venețiene (Murano) și în atelierele de suflat din Germania sudică.

În nordul Boemiei, în ținuturile sudetilor, există de multe secole, o minunată industrie de sticlă, ale cărei produse sunt cunoscute în lumea întreagă, atât prin calitatea cât și prin tehnica cu care sunt executate.

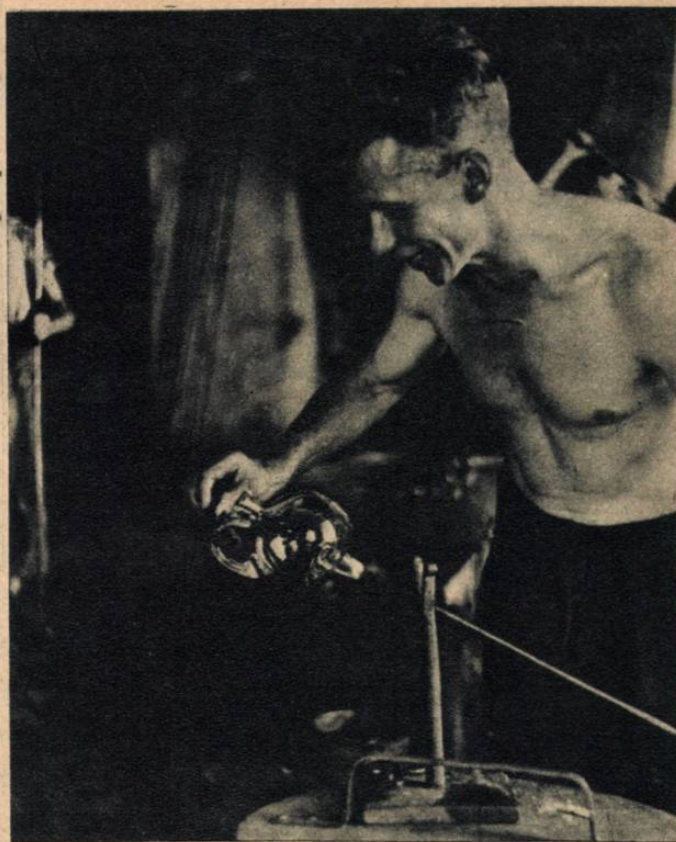


orașe și orășele. Lucrătorii cari moștenesc talentul și învață arta părinților și bunicilor, sunt adevărați artiști în șlefuitul, împodobitul și pictatul sticlei. Pe lângă toate acestea, acești artiști modeste și necunoscuți, mai posează și o fantazie bogată, inventând de fiecare dată desene și picturi variate pentru împodobit vasele de sticlă. Astfel că bogăția inspirației, diferitele feluri de podoabe și execuția artistică constituie originalul și prețiosul în industria sudetă de sticlă. Statul îngrijește și el ca acest renume al sticlei sudete, a sticlei de Boemia să se mențină și să se răspândească ca și până acum.

O artă foarte grea este gravatul ferestrelor, un șlefuit care necesită o continuă turnare de apă deasupra și care cere foarte multă artă și pricepere

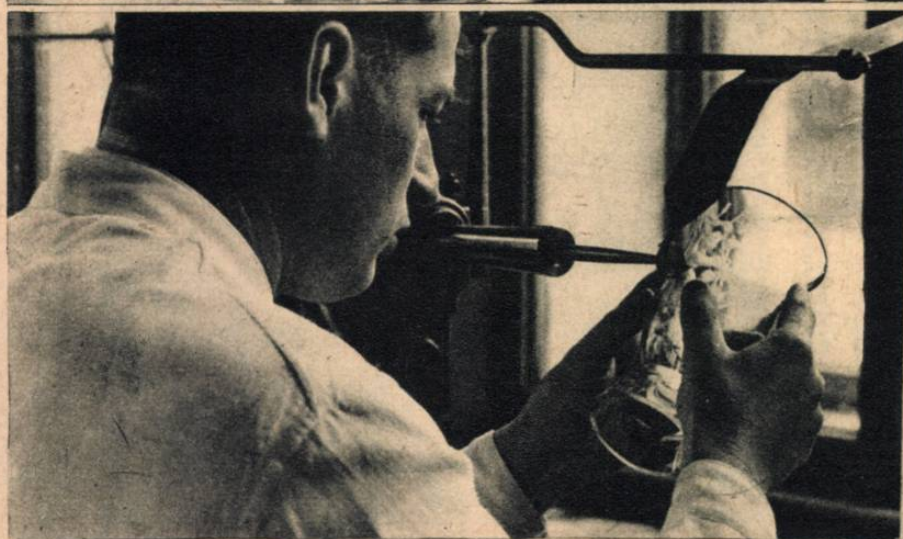
Stânga: Cană și pahare lucrate de un începător dintr-o fabrică a orașului Haida.

Stânga jos: Gravatul sticlei se face cu ajutorul unor mașini asemănătoare celor ale ascuțitorilor de cuțite, fără a se întrebuința și apă.



Unei sticle i se aplică un mâner, căruia i se dă forma și rotunjimea dorită, cu ajutorul unui bețisor.

Jos: Suflătorul de sticlă a obținut o formă nedefinită și acum sticla fierbinte se pune într'un tipar de lemn, spre a-și căpăta forma definitivă



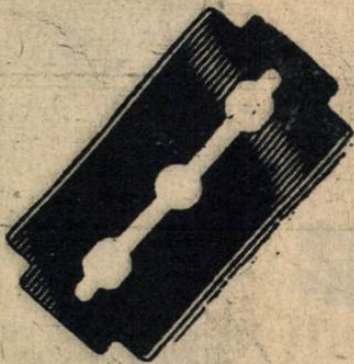
Există două părți distincte ale industriei de sticlă: aceea a fabricării sticlei brute și aceea a prelucrării ei în obiecte de lux. Suflatul sticlei cu țeava specială cere un extraordinar efort fizic din partea bărbaților cari lucrează într'un acord perfect cu femeile, ce îndeplinesc lucrul mai ușor, adică împodobirea diferitelor produse. O îngrijire medicală foarte atentă și măsuri sociale adecvate ușurează foarte mult munca aspră a lucrătorilor din industria de sticlă.

O muncă mult mai ușoară au de îndeplinit lucrătorii industriei așa zisă de înobilare a sticlei, al cărei centru cunoscut în lumea întreagă se află în orașele germane Haida și Steinschönau. De când teritoriul sudet a trecut în stăpânire germană, această industrie este ocrotită și îngrijită în așa fel încât a luat o extindere și mai mare în toată lumea. Minunile de sticlă — cum sunt numite fabricatele acestei industrii — nu ies toate dintr-o uzină imensă, ci din mici fabrici împrăștiate în



În multe din aceste case din orașul Haida din Boemia, se găsesc ateliere unde se lucrează și se șlefuește sticla artistică.

Lama albastră Gillette



este lama de ras care satisface până și pretențiile cele mai dificile. Gillette lama care a apărut cea dintâi în comerț, n'a putut fi egalată în calitate nici până în prezent. Oțelul cel mai bun și ascuțișul său fin transformă bărbieritul într-o adevărată plăcere. Lama albastră Gillette este accesibilă oricui, fiindcă grație superiorității și durabilității sale, ea își merită pe deplin prețul.



VIAȚA UNUI PORT NEUTRU

(Urmare din pag. 3)

boiului. Acești oameni fără țară, deși au una, și-au cheltuit ultimele economii în așteptarea vaporului, care să aibă curajul de a străbate întinderile imense ale oceanului, înfruntând primejdiile războiului.

Cei care au posibilitatea de a pleca, șovăesc totuși, căci nimeni nu dorește să cunoască fundul mării. Cei mai mulți așteaptă. Și această așteptare înseamnă desigur privațiuni și chiar mizeria materială.

În acest oraș sunt sute de oameni mânați de nădejdea de a găsi în altă parte o existență mai pașnică și un viitor mai bun, sute de aventurieri porniți să găsească dincolo de ocean ceva din aurul care a emigrat acolo...

Dar America, în loc să fie preocupată de soarta acestor oameni cari așteaptă să fie primiți de ea, a intrat într-un război plin de necunoscut și de neliniști.

Lisabona a fost multă vreme o punte între continente. Acum, puntea aceasta s'a rupt...



Observați cât de fragedă și catifelată apare fața prin ciorapul acesta? Tot atât de fin și de catifelat arată și piciorul îmbrăcat într-un ciorap Elbeo, datorită țesăturii sale dese și fine și elasticității sale speciale.



cavitatea nazală reacționează, dacă picioarele sunt reci? Ea se contractează, se răcește și în consecință glandele noastre nu mai pot produce secreție. Un nas uscat însă nu mai poate filtra aerul inspirat și deci nu-l mai poate libera de microbi. Deaceia picioarele reci sunt de obicei cauza răcelilor.



Nici un cămin fără

ASPIRIN



EXISTĂ 3000 DE CULORI DE FLORI

După lungi cercetări a fost alcătuit de curând un sistem cuprinzând toate culorile florilor. Acest sistem înregistrează 3000 de culori. Pentru aceste cercetări au fost crescute 400 flori.

S'au constatat 64 de tonuri de culori, dintre care fiecare ton se poate împărți în multe subdiviziuni. Culori propriu zise pure, se ivesc însă în cazuri foarte rare.

DOAMNELOR!

FRUMUSEȚEA A FOST ÎN ORICE EPOCĂ UN SUCCES ÎN VIAȚA FEMEII.

CHIAR ȘI ÎN ANTICHITATE, FEMEIA DĂDEA ÎNFĂȚIȘĂRII SALE O ATENȚIE DEOSEBITĂ. ASTĂZI PRIN PROCEDEELE CELE MAI MODERNE ȘI APARATE PERFECȚIONATE,

Cosmetica „Peter”



VĂ STĂ LA DISPOZIȚIE PENTRU DESĂVÂȘIREA ESTETICEI ȘI MENTINEREA FRUMUSEȚII

ELENA HOFFMANN

Cosmeticiană autorizată

STR. ANASTASE SIMU 4. • TELEFON 5.60.15.



il găsiți
la băcanul

„Franch-Café” Snc. de A&F

Prevăd reumaticii schimbarea vremii?

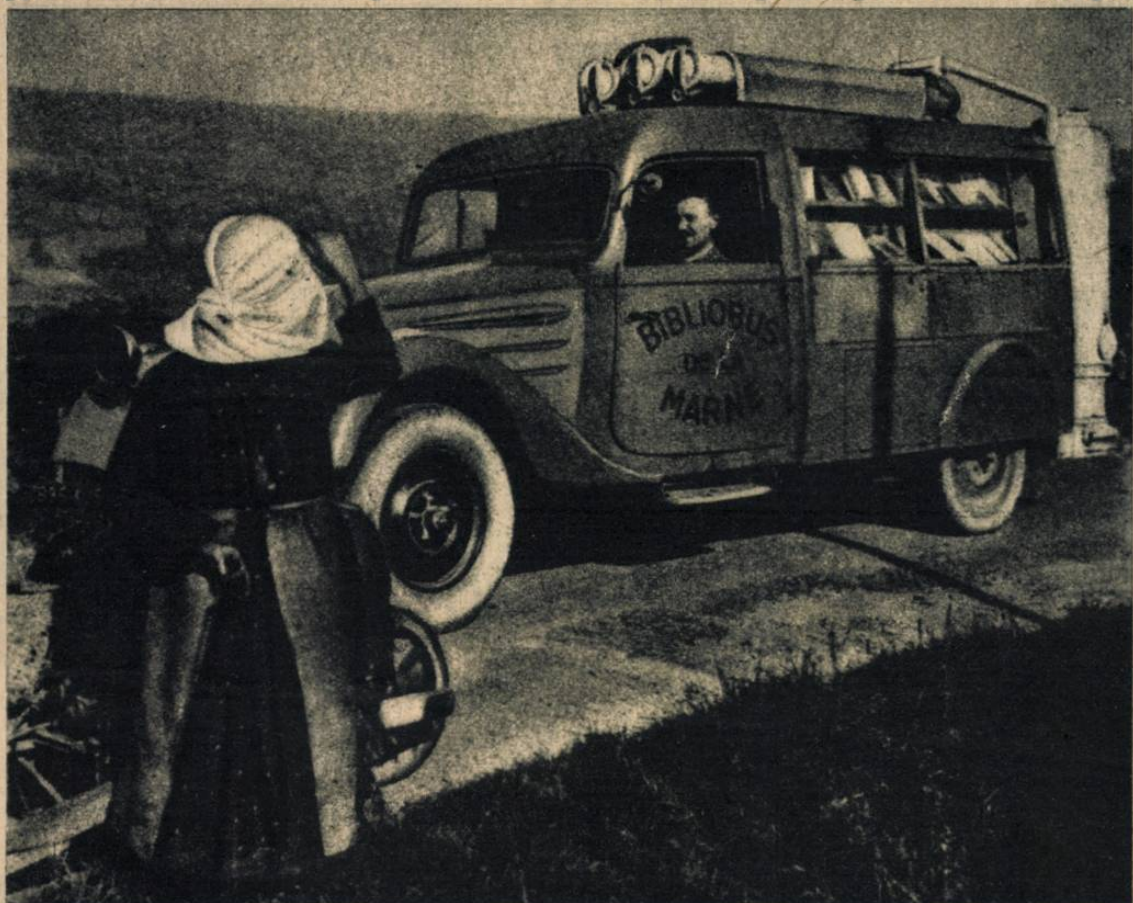
Este bine cunoscut că reumaticii cât și suferinzii de gută au dureri mai mari la schimbarea vremii. Această înrăutățire se manifestă înaintea schimbării vremii.

Cercetările noi au găsit că aceste fenomene sunt provocate de așa zisa trecere a frontului atmosferic.

Dacă factorul producător al durerilor e schimbarea presiunii, umiditatea sau curentul, încă nu se știe precis.

Ca remediu excelent la aceste boli s'a confirmat tabletele Togal. Prin TOGAL durerile dispar redând bolnavului vitalitatea. TOGAL-UL nu e dăunător nici unui organ.

„BIBLIOBUSUL” ȘI-A FĂCUT APARIȚIA ȘI ÎN FRANȚA



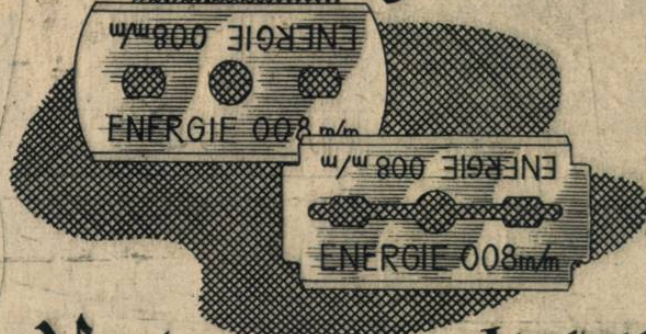
„Bibliobusul”, adică biblioteca ambulantă, și-a făcut apariția și în Franța, folosind automobile alimentate cu gazogen și cuturend toate localitățile provinciale.

IMPĂRĂTEASA-MAMĂ A JAPONIEI SE ROAGĂ PENTRU EROI



Impărăteasa-Mamă a Japoniei se duce, în fiecare săptămână, la templul Yasakuni, unde se roagă pentru eroii morți în război.

LAMA DE RAS
Energie



Noțiunea calității

NUMAI LA MAGAZINELE DE SPECIALITATE



Curățenie peste tot

O bună gospodină face, odată cu primele raze de soare ale primăverii, curățenie generală în casa sa. Omul prevăzător își curăță primăvara organismul, desinfectându-și rinichii și căile urinare printr-o cură cu Helmitol.



HELMITOL

este un produs „Bayer”

Miss Gladys și hoții



Noaptea caldă a venit
Miss Gladys a adormit
Și fiind cald, a lăsat
Geamul puțin crăpat.



Dar un hoț ce sta pilit
Văzând-o c'a adormit
Binișor s'a furișat
Și'n odaie a intrat.



Prin beznă a dibuit
Când de-odată a zărit
Un brilliant strălucitor
L-a luat și-a fugit de zor.



Dar pe stradă a observat
Că ceea ce a furat
Erau doi pantofi mici
Cu Crema Gladys, făcuți.

Vrei pantofii
mult să fie ?
Ia Gladys
la prăvălie
Dă mai mult
un leu, chiar doi
Decât să iei
ghete noi



Pag. 15



No. 800

ULTIMELE FOTOGRAFII DIN ȚARĂ



D. prof. Mihai Antonescu, vice-președintele Consiliului de Miniștri înmânând decorațiile care au fost conferite înalților Slujbași ai Curții de Casație.



D. Ph. W. Jung, primarul orașului Viena, cu suita, la Mormântul Eroului Necunoscut din Capitală.



În trecere spre frontul de Est, soldații italieni primesc în gărilor noastre, pachete cu țigări, cărți poștale și băuturi răcoritoare.



D-na Maria Mareșal Antonescu la serbarea sătească din comuna Buceșani (Vlașca).



Tradiționala schimbare a buchetelor de flori la începutul match-ului de foot-ball dintre echipele H. A. S. K. — Venus.



D-na Mareșal Antonescu asistând la inaugurarea cantinei școlii primare „Împăratul Traian” din capitală.

DOUA REVISTE COMPLETE IN ACELAS PRET



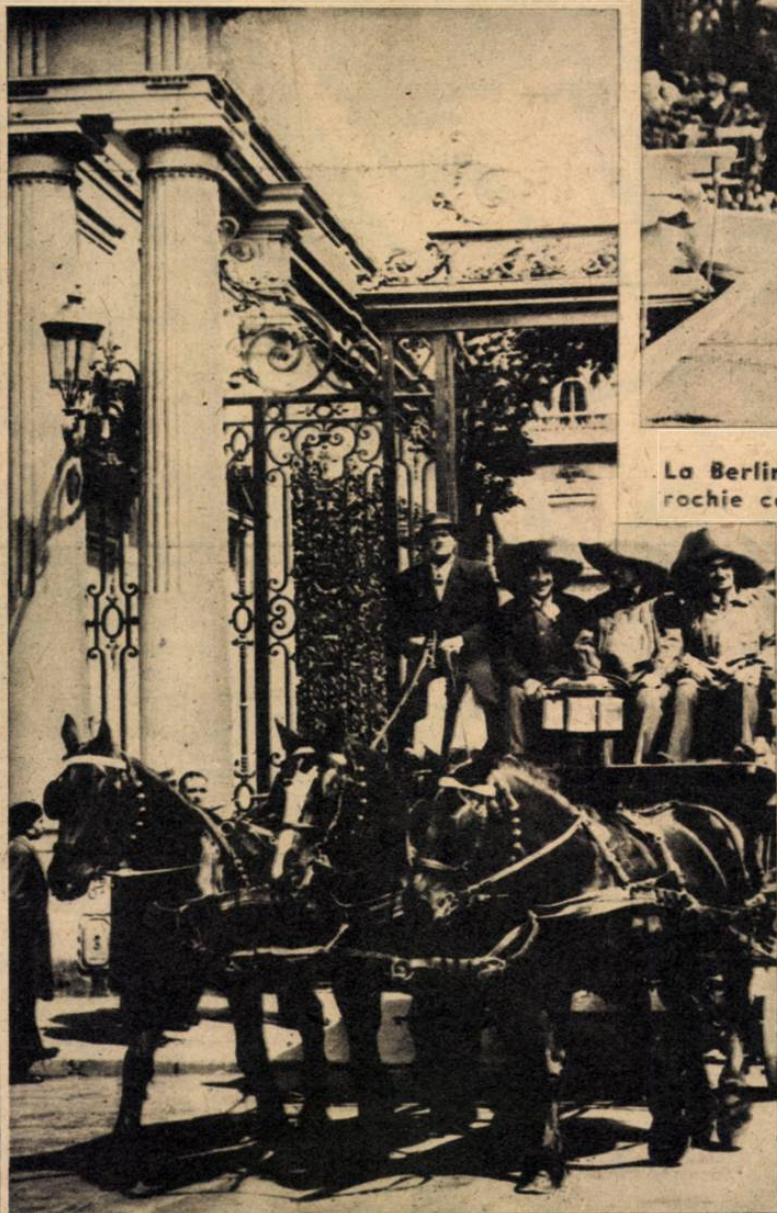
11 — 17 Iunie
Nr. 801 — ANUL XVI
— 20 LEI —



*Dacă
sunteți
curioși*



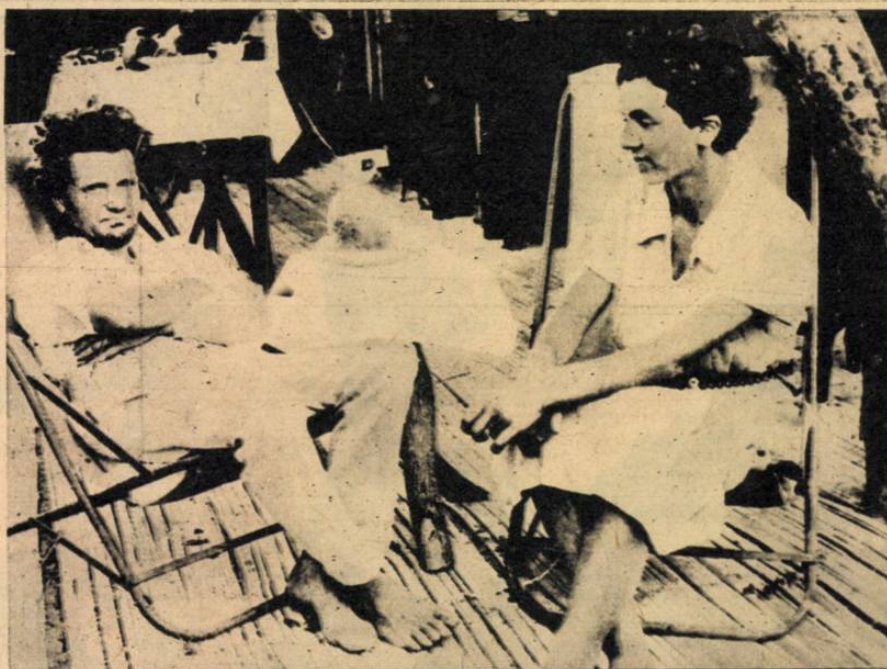
La Berlin a avut loc un mare concurs de modă practică, la care a fost premiată această rochie combinată din două culori și indicată atât pentru primăvară cât și pentru vară.



Stânga: La Paris se alege, în fiecare an, în cadrul unei serbări pitorești „Regina Halelor”. În fotografia noastră, vedem pe cei trei „ambasadori” ai Halelor venind cu... tradiționalul camion s'o ridice de la domiciliu pe noua aleasă a anului 1942.

X

Jos: La umflarea unui balon captiv, e necesar ca cei din jur să-și pună măști și mănuși speciale spre a evita eventuale accidente ce s'ar putea produce prin răspândirea gazelor.



Sus: Voind să se izoleze de lume, un doctor brazilian, Ramon Sentiego, s'a retras, împreună cu soția sa, pe cea mai retrasă insulă din arhipelagul Galapagos. Soția lui n'a putut rezista însă decât cinci ani această atmosferă de singurătate și l-a părăsit, de curând, fiind... cu un marinar.

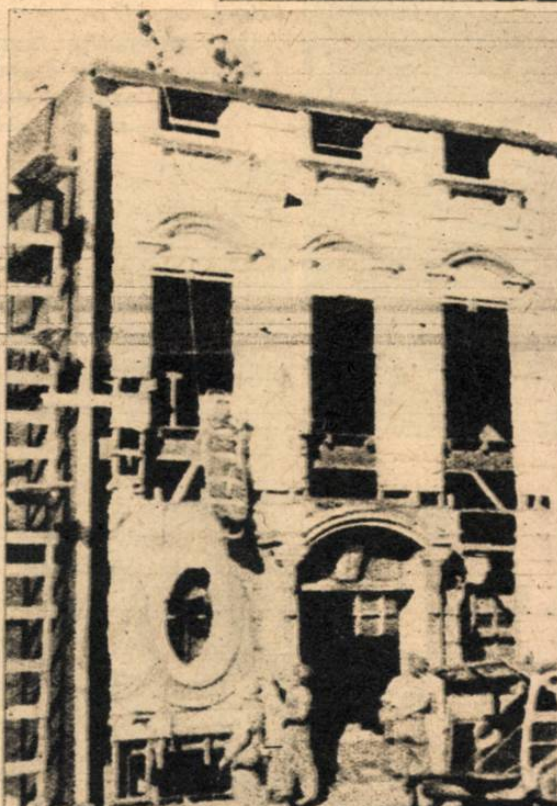
Jos: O întâlnire care astărnit senzație — deși nu... pe ring — a fost aceea a celebrului boxeur german Max Schmeling, la Paris, cu nu mai puțin celebrul campion de odinioară, Georges Carpentier. Ii vedem pe popularii asi ai „pumnului”, pe terasa unei cafenele pariziene, sorbind un „negru vârtos”, care trebuie să fie, desigur, și... Tonic.



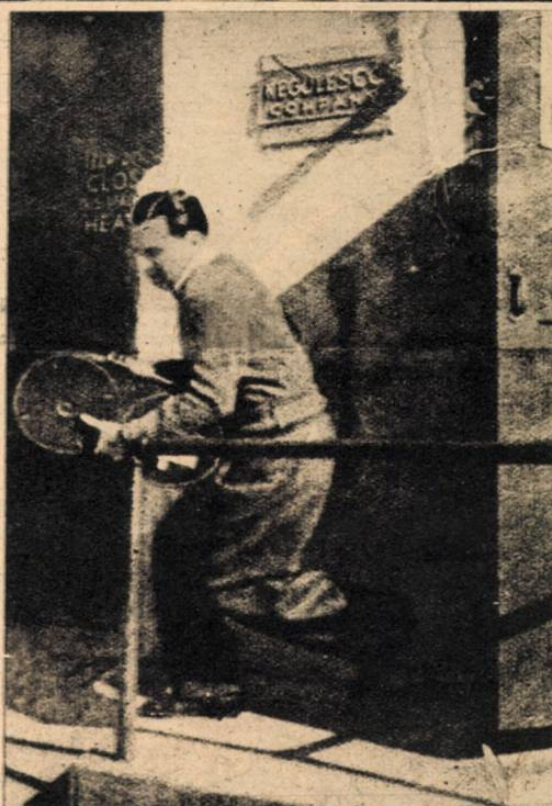
Alarma la Hollywood



O actriță a fost surprinsă de alarmă în momentul când se îmbracă și fuge spre adăpost într'un costum destul de... sumar.



Pe zidurile care au servit ca decor unui film, se fac exerciții de salvare dela incendiu. Cel legat cu sfori este Jack Oakie.



Operatorul studiourilor „Negulescu” (producător român, stabilit la Hollywood) încearcă să salveze casetele cu ultimul film turnat.

La semnalul de alarmă, vedetele părăsesc studioul, machiate cum sunt pentru film. În primul plan o nouă vedetă blondă pe care o lansează americanii, iar în penultimul plan (cu cravată-popilion): James Cagney.

moralului masselor. Prin filme patriotice și cu pronunțat caracter propagandistic, autoritățile americane încearcă să justifice în fața masselor intrarea în război a Statelor-Unite.

Populația cetății filmului a fost invitată să participe la măsurile de apărare pasivă și toată lumea a fost de acord, că regizorii și casele de filme americane găseau în această participare un prilej binevenit de a face publicitate gratuită pentru producțiile lor.

Intregul personal artistic, femei și bărbați, desfășoară mult zel în cursul alarmelor false

HOLLYWOOD cetatea cinematografiei americane, orașul fermecat în care s'au strâns vedetele lumii noi, și în care s'au țesut atâtea intrigi și atâtea romane senzaționale, se află pe linia frontului. Pe linia frontului aerian și maritim. Dela intrarea Japoniei în război, America poate primi vizita avioanelor japoneze pe coasta oceanică a Pacificului. Și orașul vedetelor este situat pe coasta Pacificului, într'un punct până unde avioanele japoneze pot ajunge cu ajutorul marilor vase port-avioane.

Intreaga populație a Hollywoodului — sau „Cinepolis” cum i se mai spune, — a luat în serios toate măsurile de apărare pasivă dictate de autorități.

Din ordinul președintelui Statelor Unite industria cinematografică americană este singura care nu va avea de suportat restricții, ea trebuind să activeze pentru ridicarea

care se dau din când în când pentru aducerea populației în vedere a apărării pasive. Când e vorba însă de alarmă reală — și au fost și din acestea — panica nu este ușor de înlăturat.

Zilele trecute a avut loc la Hollywood un exercițiu de apărare pasivă care a fost anunțat dinainte pentru a preveni anumite accidente printre vedetele feminine mai sensibile.

Alarma a fost anunțată prin fluerături și cum artiștii sunt în genere sensibili în asemenea expresiuni sonore, întregul personal, actori și artiste, s'au salvat în grabă în adăposturile colective ale orașului cinematografic. Grațioasele vedete de cinema și-au suflec

cu gesturi elegante rochițele și au pornit în goană spre adăpost. Pentru a preveni orice zăpăceală, în momentul unei alarme reale, terenul care duce spre adăpost a fost însemnat cu săgeți imense. Posibilitatea de a nu găsi adăpostul este deci exclusă. Nici măcar găinile nu s'ar putea rătăci dacă ar porni de-alungul săgeților desenate cu alb pe sol. Mare parte dintre actori și artiste au roluri active de sanitari și de pompieri. Ei participă efectiv la exercițiile de apărare pasivă. Într'un eventual caz real rămâne de văzut cum își vor interpreta rolul. Pericolul aerian care pândeste America e aproape de cetatea filmului și vedetele găsesc foarte util să se pregătească pentru orice eventualitate...

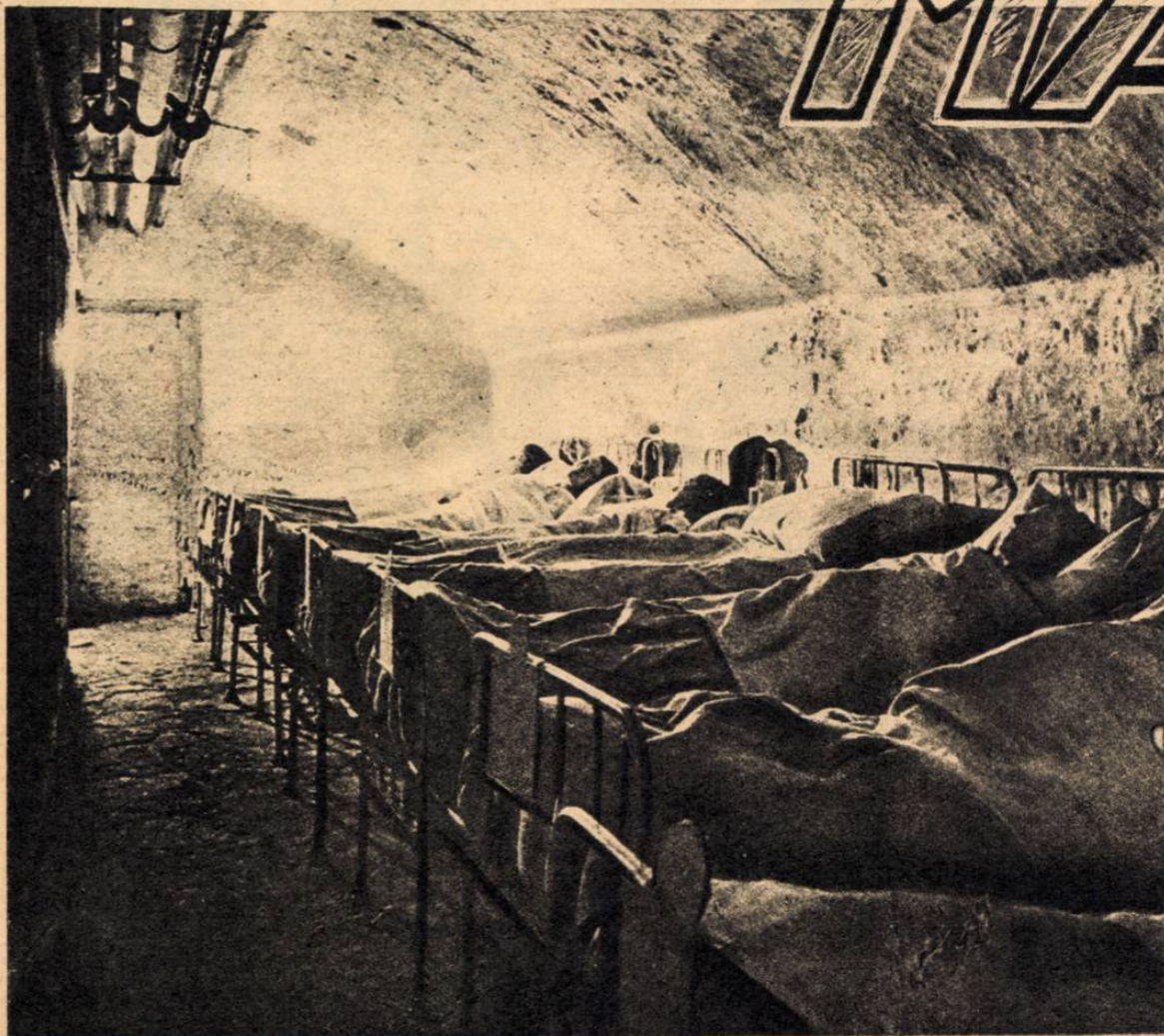


Linda Darnell a ținut să experimenteze „plămânul de oțel” pentru eventualitatea unei asfixieri în timpul temutelor bombardamente japoneze.



Și iată-le pe faimoasele „dive” dela Hollywood în adăpost. Remarcăm la mijloc pe Bette Davis iar într-o parte și alta pe regizorii Dennis Morgan și Michael Curtis.

MARTIRII



OAMENI CARI TRĂESC, DELA ÎNCEPUTUL RĂZBOIULUI, ÎN SUBTERANE

O RAȘUL Boulogne, port important în Franța nordică, poate purta cu drept cuvânt titlul de „oraș martirizat”.

Intr'adevăr, această veche așezare portuară franceză a avut de suferit enorme pierderi în populație și în clădiri, dela începutul actualului conflict.

Ilustrațiile noastre înfățișează aspecte emoționante din viața pe care locuitorii orașului martirizat o duc dela începutul marelui război. Căci dacă, la început, germanii au menajat cât au putut viețile civililor, în schimb, foștii aliați ai Franței englezi, au lovit, fără milă, acest oraș, oridecâteori n'au putut atinge alt obiectiv.

În același timp, aceste ilustrații constituie o dovadă de netăgăduit a curajului cu care populația a înfruntat toate riscurile și primejdiile, nevrând să se înstrăineze de locul natal.

Ca să vă dați seama de proporția sacrificiilor pe care acest oraș a fost nevoit să le facă, vom da, în cele de mai jos, câteva cifre semnificative:

Din cei 52,371 de locuitori căți trăiau la Boulogne înainte de începerea ostilităților, se mai află în viață numai 29.563, dintre cari 3.079 copii între o lună și 12 ani.

Orașul avea înainte de intrarea Franței în război un număr de 9.251 de imobile. În cele două zile cât a durat asediul, în timpul marelui ofensiv germane, au fost distruse 300 de imobile și anume cele ce constituiau obiective de importanță militară.

Dela capitularea Franței, bombardamentele engleze, care s'au succedat cu regularitate asupra regiunii nordice a țării au distrus 1.063 de imobile particulare iar 4.359 au deveni complet nelocuibile din cauza gravelor avarii.

Rezultă deci că două treimi din totalul clădirilor au fost, sau distruse în mod total, sau avariate în asemenea grad în

cât au devenit nelocuibile. Un mare dezavantaj pentru Boulogne îl constituie și marea apropiere față de teritoriul englez.

Avioanele engleze care decolează de celaltă parte a canalului Mânecii ajung deasupra orașului odată cu alarma.

De multe ori, posturile de observație dau alarma odată cu prima bombă care face explozie și cu acest prilej intră în funcțiune o echipă de muncitori care au misiunea de curăți terenul pentru a salva viețile omenești îngropate sub dărâmături.

Bombardamentele aeriene executate de foștii aliați devenind extrem de frecvente, autoritățile din Boulogne au luat asemenea măsuri încât în timpul nopții orașul devine o vastă catacombă, o așezare urbană subterană.

În cele 1426 de adăposturi subterane, amenajate în pivnițele clădirilor mai solide, doarme întreaga populație a orașului.

Deci în timpul nopții populația este bine adăpostită.

În adăposturile lor subterane, boulognezii dorm și trăesc o jumătate din viața lor zilnică de război. Acolo, în întunericul piv-

nițelor, iluminate doar de palide lanterne, muncitorii care lucrează opt ore pe zi și câte-odată și mai mult, încearcă să-și recâștige prin somn forțele cheltuite.

Cel mai mare dintre aceste adăposturi servește drept refugiu pentru un număr de 600 de persoane. El a fost amenajat în cripta vechei catedrale a orașului, acolo unde dorm de opt veacuri episcopii străvechiului oraș creștin.

Cei care au fost înfiorați de vecinătatea cu osemintele vechilor episcopi, au început să se obișnuiască cu gândul că pentru a-ți salva viața poți să faci și efortul de a dormi într-o criptă.

Dela orele opt seara, întreaga viață a orașului mută în subterane, unde boulognezii se regăsesc cu regularitate pentru a petrece noaptea împreună, într-o solidaritate plină de neliști și de îngrijorare.

Adesea, pentru a atenua plictiseala și neliniștea nopților

Jos: O familie instalată în cripta vechei Catedrale a orașului, alături de osemintele foștilor episcopi...

Stânga: Maternitatea subterană dela Boulogne, care dispune de 18 paturi, la 10 metri adâncime...



în care fiecare așteaptă sgomotul exploziilor, se organizează diferite distracții: muzică, monoloage, cântece.

Totuși disciplina este riguroasă: fiecare este invitat să se gândească la aceia care în zori de zi se vor duce la munca lor.

La orele zece și jumătate seara, luminile se sting în toate adăposturile pentru a nu fi reaprins decât a doua zi la orele 7 dimineața.

Pentru a-și salva viața, cetățenii orașului Boulogne au desfășurat o activitate extraordinară, realizând minuni de organizare și de ingeniozitate.

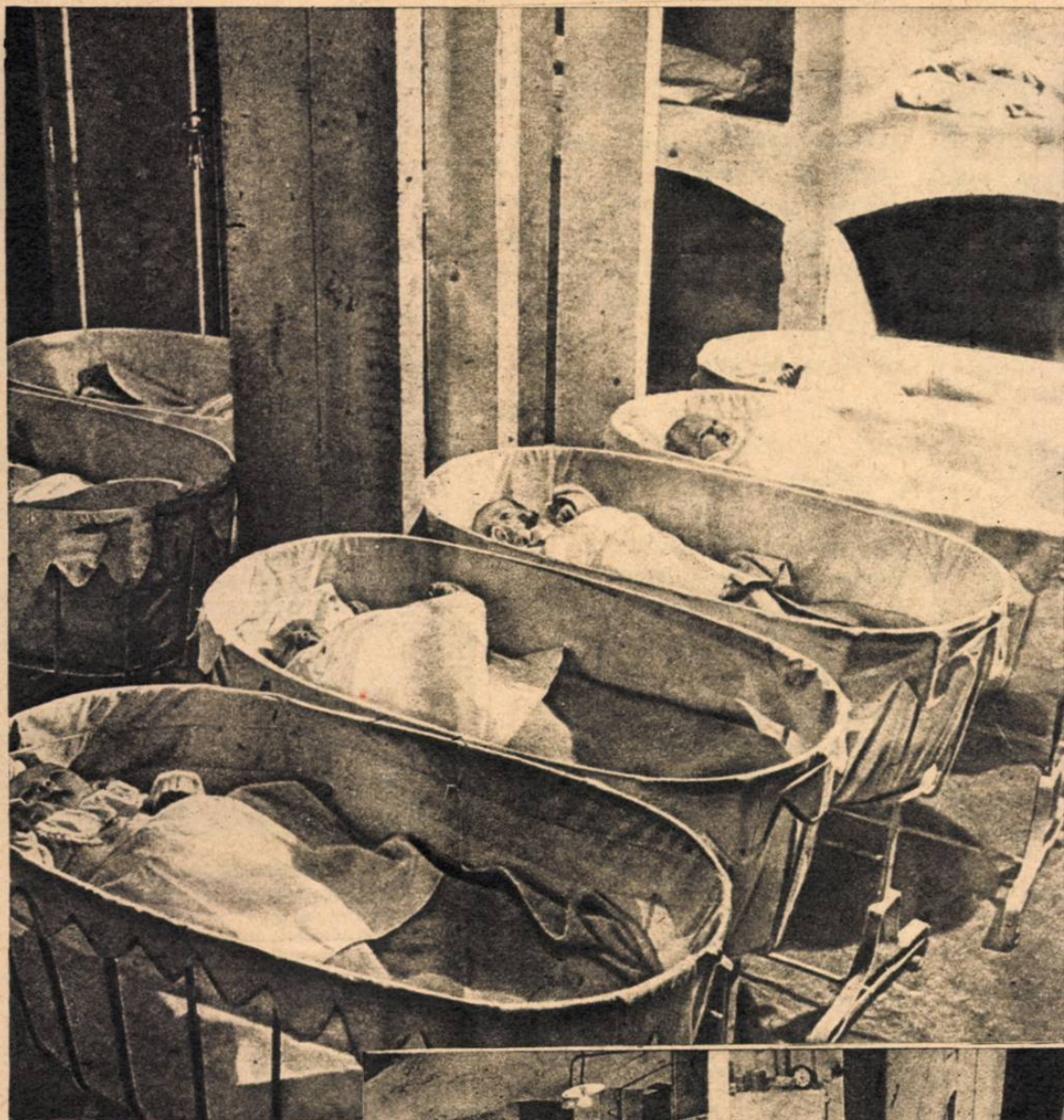
Pământul a fost sfredelit până la adâncimi destul de mari, și o rețea de galerii subterane, consolidate cu beton armat, străbate orașul în toate direcțiile. Acest sistem de galerii și de săli subterane va fi pentru generațiile viitoare mărturia patimilor îndurate de boulognezi în timpul celui de al doilea război mondial.

În vastele clădiri ale spitalului nu se mai găsesc în momentul de față decât răniții și bolnavii care în timpul bombardamentelor aeriene pot coborî singuri în adăposturi.

Jos: Trei copii răniți de schije ultimelor bombardamente, sunt îngrijiți cu atenție în spitalul special subteran al Boulogneului, în care nu se aud nici cele mai puternice explozii de afară...



dela BOULOGNE



în care fiecare așteaptă sgomotul exploziilor, se organizează diferite distracții: muzică, monoloage, cântece.

Totuși disciplina este riguroasă: fiecare este invitat să se gândească la aceia care în zori de zi se vor duce la munca lor.

La orele zece și jumătate seara, luminile se sting în toate adăposturile pentru a nu fi reaprins decât a doua zi la orele 7 dimineața.

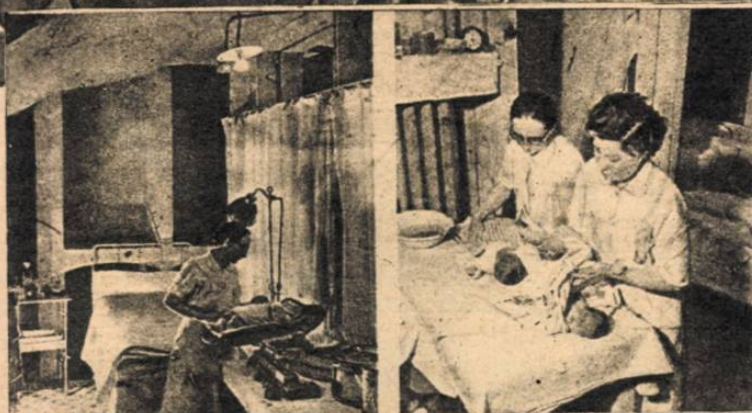
Pentru a-și salva viața, cetățenii orașului Boulogne au desfășurat o activitate extraordinară, realizând minuni de organizare și de ingeniozitate.

Pământul a fost sfredelit până la adâncimi destul de mari, și o rețea de galerii subterane, consolidate cu beton armat, străbate orașul în toate direcțiile. Acest sistem de galerii și de săli subterane va fi pentru generațiile viitoare mărturia patimilor îndurate de boulognezi în timpul celui de al doilea război mondial.

În vastele clădiri ale spitalului nu se mai găsesc în momentul de față decât răniții și bolnavii care în timpul bombardamentelor aeriene pot coborî singuri în adăposturi.

Decana subteranelor: bătrâna Duffotrel, de 85 ani, stând de vorbă cu un nepot al ei în Cripta Catedralei.

Două sute de copii s'au născut în aceste Subterane, unde există tot ceea ce-i trebuie unui nou-născut: de la pătutul moale și cald, până la infirmierele care au grijă să-l îmbrace și să-i completeze hrana cu biberonul.

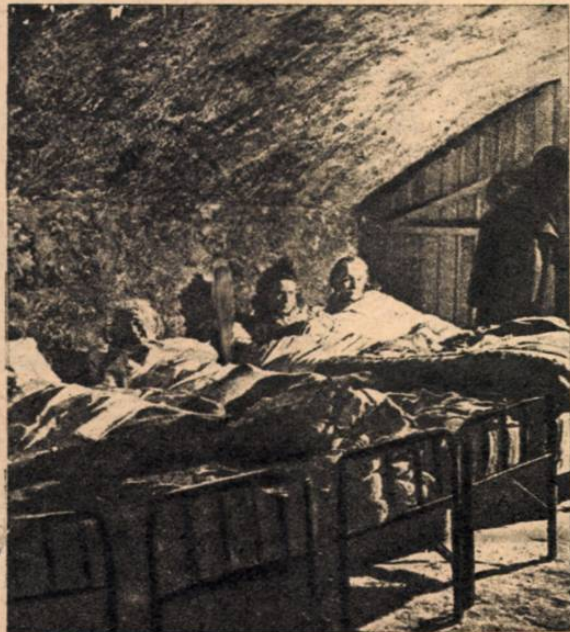


Toți ceilalți pacienți care nu pot coborî singuri în adăpost, grav răniți și leuzele se află în sălile construite la o adâncime de zece metri sub nivelul solului. Sgomotul bombelor nu ajunge până acolo. În maternitatea care conține o sală pentru mame, o sală de operații și o sală a nou-născuților, s'au născut până acum 200 de copii. Venirea pe lume a acestor

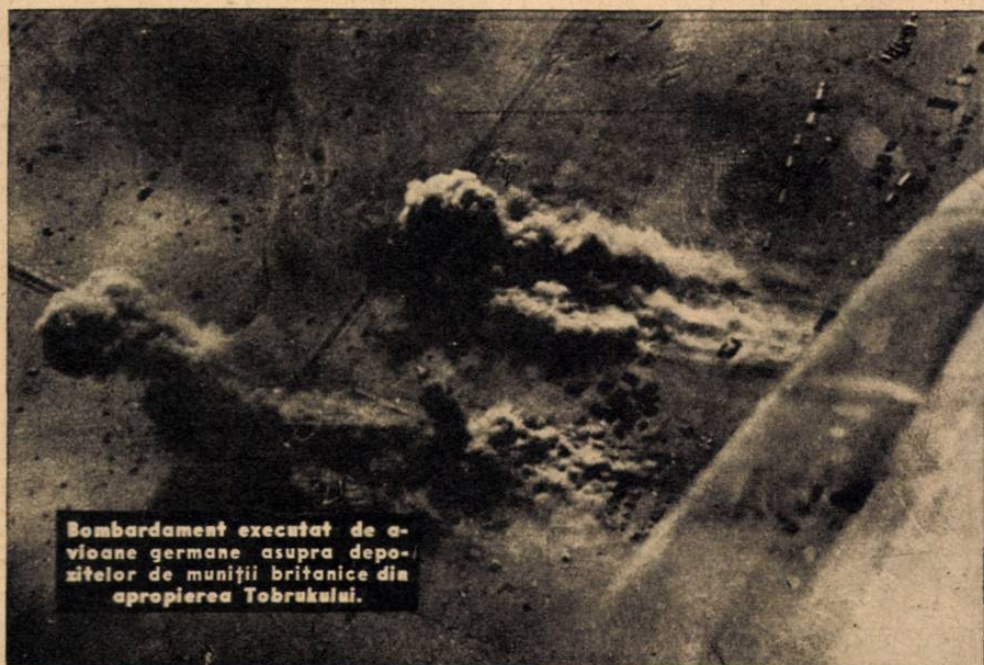
copii ai subteranelor a fost salută la suprafața pământului de exploziile îngrozitoare ale bombelor. În timpul bombardamentelor 11 medici sunt repartizați în diferite săli de operații, de radiologie, de triaj și de spitalizare. Doi chirurghi sunt în permanență, în stare de a opera urgent. Răniții și proaspăt-operații intransportabili au la dispoziția lor 70 de

Copiii s'au obicinuit cu locuința subterană și de multeori nu ies zile întregi afară.

În adăposturile subterane, femeile dorm în paturi, împreună cu copiii, iar, bărbații pe jos.



Cum se execută un BOMBARDAMENT



Bombardament executat de avioane germane asupra depozitelor de muniții britanice din apropierea Tobrukului.

N toate bătăliile care s-au dat în războiul actual, fie pe mare fie pe uscat, aviația și-a dovedit superioritatea ei de armă decisivă. Avionul și-a spus de prea multe ori ultimul cuvânt în bătăliile care s-au desfășurat sub ochii noștri pentru a merita cu adevărat numele de „rege al bătăliilor”.

Există numeroase feluri de a executa un bombardament aerian și avioanele de bombardament au ele înșile caracteristici diferite, după întrebuintarea ce li se dă în diferitele forme ale războiului.

Impotriva obiectivelor terestre, situate departe de zona luptelor, avioanele de bombardament operează în grupuri sau în serii. Valurile de avioane sunt protejate de aparate de vânătoare și de formațiuni de distrugătoare aeriene.

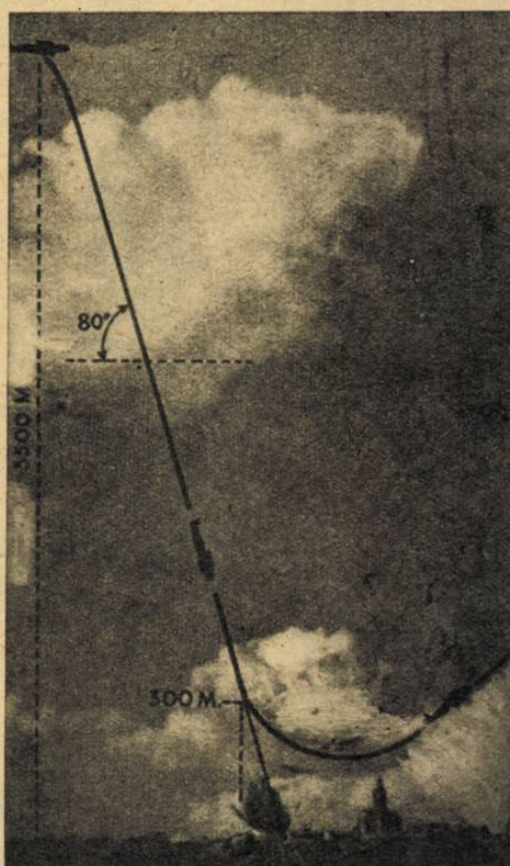
Dela începutul actualului conflict, numărul avioanelor utilizate în aceeași operație n'a încetat să crească și s-au văzut raiduri asupra aceluiaș centru executate de un număr de 1000 de avioane. Aviația germană are la activul ei câteva din aceste isprăvi gigantice, în care centre industriale ale inamicului au fost totalmente distruse printr'un atac efectuat în valuri de sute de avioane. Asemenea întreprinderi presupun, după cum este lesne de înțeles, o pregătire minuțioasă și complicată. Nu se poate ca cele 1000 de avioane să plece în aceeași clipă de pe acelaș aeroport deoarece nu pot exista baze aeriene atât de mari. Aerodromul ar fi în acest caz o țintă prea frumoasă pentru bombardierele inamice.

Plecarea trebuie deci organizată după un orar bine studiat pentru ca avioanele care pornesc de pe diferite aeroporturi să sosească în momentul potrivit deasupra obiectivului. Pentru a realiza acest lucru trebuie să se țină seama de viteza aparatelor care nu sunt de acelaș tip, de viteza vântului care nu suflă în aceeași direcție pentru toate

trebuie lăsată la o apropiere cât mai mare de obiectiv. Din această cauză piloții de picaj caută să micșoreze cu ajutorul frânelor aerodinamice viteza avionului în timpul coborârii. Trebuie să spunem că avioanele în picaj sunt prevăzute cu dispozitive speciale care împiedecă bomba de a se agăța de elice.

Avionul începe să picheze dela 3500 de metri. El coboară în unghi de 80 de grade cu o viteză de 400 de kilometri pe oră. Înălțimea dela care va lansa bomba va fi de maximum 300 de metri, pentru că traiectoria bombei urmează câțva timp traiectoria avionului.

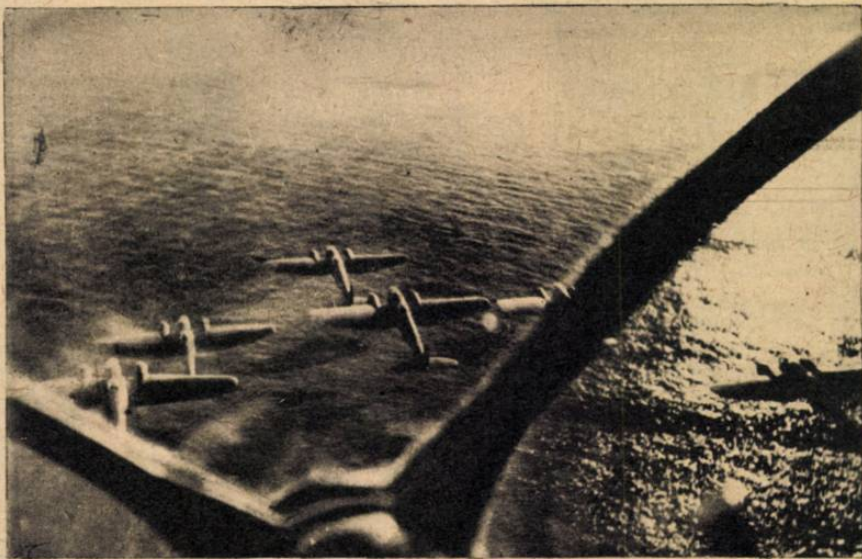
Contrar celor ce se crede în mod general, nu poți atinge un obiectiv dacă lansezi bomba când te afli de-asupra lui. Bomba trebuie lansată cu mult înainte, căci ea are tendința de a urma câțva timp o cale paralelă cu avionul, înainte de a cădea în verticală. Deaceia la lansarea bombelor trebuie să se țină seama nu numai



Graficul arată sborul unui avion de bombardament în picaj, care ajungând în fața obiectivului se lansează dela înălțimea de 3500 m. într'un unghi de 80° până la aproximativ 300 m. distanță de pământ când pilotul redresează avionul

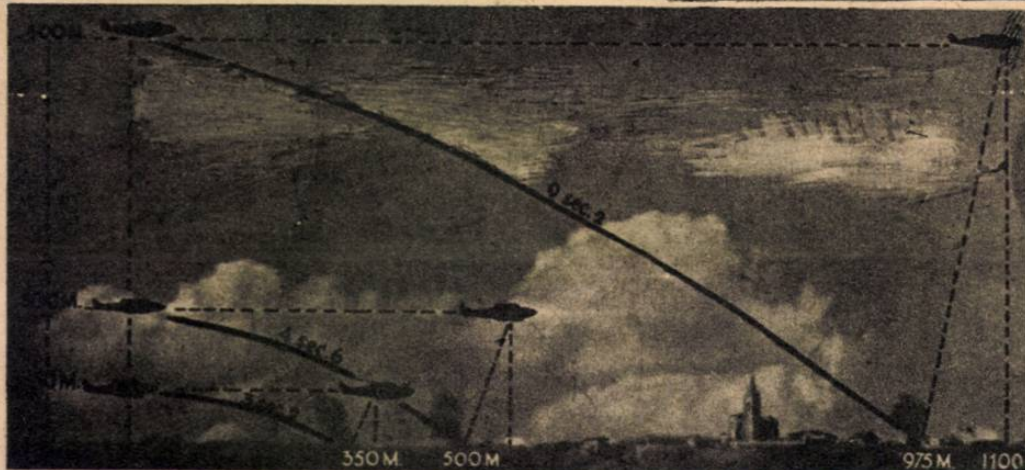
de înălțime ci și de viteza aparatului și a vântului.

Arta de a viza un obiectiv este legată de anumite calcule. Vom da câteva exemple. Presupunem că un avion zboară cu 400 kilometri pe oră și lansează o bombă de 500 de kilograme pe o vreme fără vânt. Dacă avionul s'ar



Sus: Avioane germane de bombardament zburând noaptea, pe deasupra Canalului Măneștii, spre insula Britanică

Stânga: Un grafic care arată dela ce distanță trebuiesc lansate bombe, în raport cu înălțimea la care zboară avionul și cu viteza de 400 km. pe oră. Dreapta: Unul dintre cele mai perfecționate bombardiere germane de picaj, zburând spre obiectiv.



grupurile, unul putând veni dinspre nord-est iar altul dela sud-est. Toate acestea presupun, pe de altă parte, informații exacte asupra condițiilor metereologice și se știe că, în timp de războiu, asemenea informații sunt greu de obținut. Dacă organizarea unui raid masiv pune mari probleme de organizare, executarea lui în bune condițiuni nu este lipsită de primejdii și de greutate.

Odată cu apropierea zonei de operație se apropie și cele mai grele momente ale expediției, tirul artileriei antiaeriene, contactul cu vânătoarea inamicului, baloanele de baraj, minele aeriene etc.

PROBLEMA TIRULUI

De sigur că una dintre cele mai interesante chestiuni legată de marile expediții aeriene este aceea a vizării obiectivului. Pentru a atinge anumite obiective reduse ca dimensiune este necesară o mare precizie a tirului. Din această pricină aviația germană a adoptat avioanele în picaj. La aceste avioane pilotul vizează cu întregul aparat, ducând cum s'ar spune „bomba la domiciliu”.

Eficacitatea acestui fel de bombardament este considerabilă. Pentru că bomba să cadă la țintă,



BOMBAMENT

afla la înălțimea de 50 de metri el ar trebui să lanseze bomba cu 350 de metri înainte de a ajunge deasupra obiectivului. În caz că avionul zboară la 400 de metri el va lansa bomba dela 975 de metri de verticala obiectivului.

Pentru o altitudine de 8000 de metri bomba trebuie lansată dela o distanță de 4 kilometri de locul vizat. Trebuie să spunem că în toate cazurile, avionul a depășit punctul vizat în momentul când bomba face explozie.

Trebuie într'adevăr să ținem seama de timpul necesar căderii proiectilului care este de pildă de 9 secunde când bomba este lansată dela 400 de același timp a-

metri. În avionul parcurge o distanță de 125 de metri.

Tirul dela înălțimi mari este foarte greu. De aceea avioanele americane și engleze care pot urca până la o înălțime la care tunurile antiaeriene nu pot bate sunt ca niște „regi orbi ai aviației” căci trag cum ar trage un om cu ochii legați.

Chiar la altitudini mai puțin stratosferice problema vizării rămâne cea mai importantă a războiului aerian. Englezii au primit la un moment dat din America un izvor ultra-perfecționat și când ziaristul American Ralph Ingersoll a întrebat pe aviatorii englezi ce cred despre acest aparat, a primit următorul răspuns:

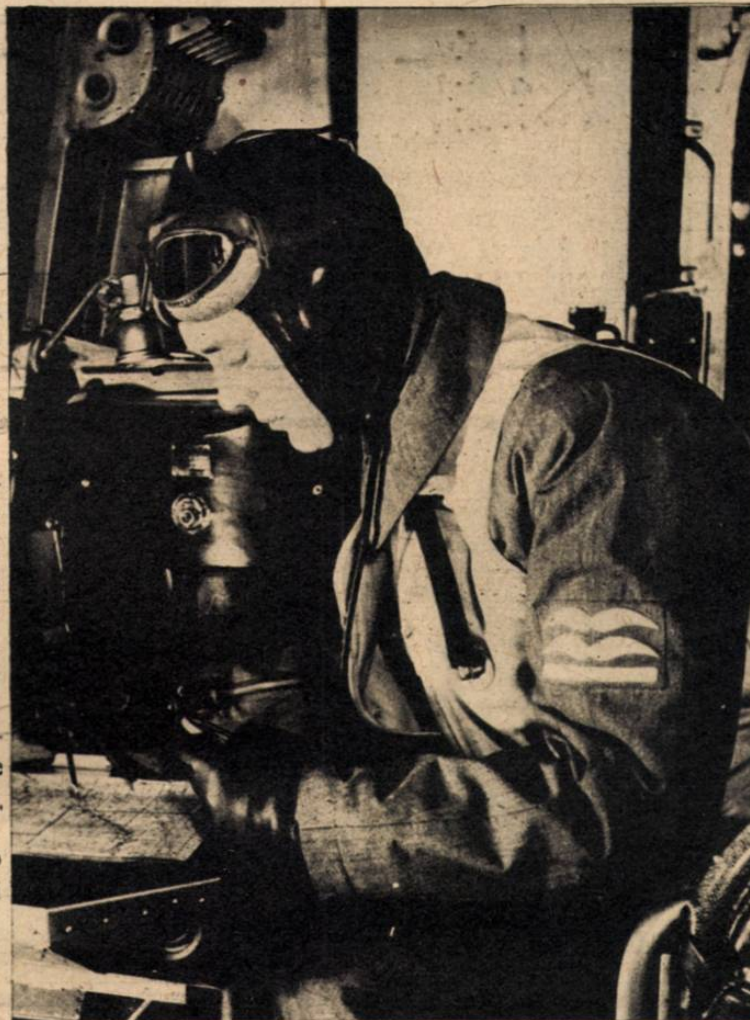
„Vizorul Dv. este admirabil pentru exerciții de antrenament, în cerul limpede al Luizianei sau al Texasului, dar noi suntem obligați să luptăm și să țintim pe orice vreme. În al doilea rând vizorul matematic necesită un zbor orizontal de-asupra obiectivului. Or, apărarea anti-aeriană a devenit atât de precisă încât este extrem de primejdios să zbori timp de câteva secunde în linie dreaptă.

Pe de altă parte, schije de obuzelor antiaeriene care explodează în preajma avionului provoacă asemenea legănări ale aparatului încât este cu neputință să te folosești de vizor”.

Trebuie să spunem că, cu cel mai bun vizor din lume, eroare de calcul de o secundă e posibilă și unei secunde îi corespunde o depărtare de obiectiv de 111 metri.

Cea mai mică variație a vântului poate anula toate calculele. O bombă lansată de un avion nu cade în mod simplu

ca un corp greu aruncat de pe un parapet. Au trebuit calcule foarte complicate și minuțioase pentru a determina tra-



Observatorul de pe bordul avionului de bombardament aruncând o ultimă privire pe hartă în timpul zborului.



ectoria bombelor și pentru a construi aparatele de vizare. Or tot ce este complicat mărește șansele de eroare.

Lipsa de precizie a bombardamentelor executate prin zbor orizontal a dus la desvoltarea aviației în picaj. Germanii au inventat picajul și englezii l-au limitat fără să ajungă însă la nivelul creatorilor. În fiecare lună, în Camera Comunelor și în ziarele londonene se aude câte un glas care cere guvernului să dea o desvoltare mai mare aviației de picaj pentru ca aviatorii englezi să se poată măsura cu cei germani.

În afară de bombardamentul orizontal și de picaj mai există și bombardarea razantă. Avioanele atacatoare coboară până la 100, 50 sau 15 metri dela sol și-și aruncă bombe de-a-

supra obiectivelor. Din cauza desvoltării extraordinare a apărării antiaeriene însă acest mod de bombardament este uzitat mai rar.

În ceea ce privește vizarea unui obiectiv, indiferent de mijlocul folosit, fie prin sbor orizontal sau razant, s'a putut spune cu drept cuvânt vizorul cel mai bun este hazardul.

PREGĂTIREA RAIDURILOR

Nu se pleacă într'o misiune aviatică cu încrederea absolută în steaua tutelară sau în zeița Fortuna. Orice expediție aviatică, oricât de mică ar fi prin numărul redus de avioane, este precedată sau trebuie să fie precedată pentru a reuși, de un studiu lung și minuțios.

Înainte de plecarea în misiune, șeful escadrilei ține o conferință cu personalul navigant, piloți, observatori și mitralieri, și în această conferință apar din dosarul ofițerului de informațiuni diferite documente neașteptate. O pagină ruptă dintr'o revistă tehnică dinainte de războiu care înfățișează cu multă inocență planul unei gări de triaj sau detaliile de construcție ale unui pod... Drept documente lămuritoare mai pot servi fotografiile aeriene luate de agențiile de turism, pagini rupte din enciclopedii sau câte-odată raporturile vreunui geolog asupra naturii terenului unde bombe trebuie să cadă...

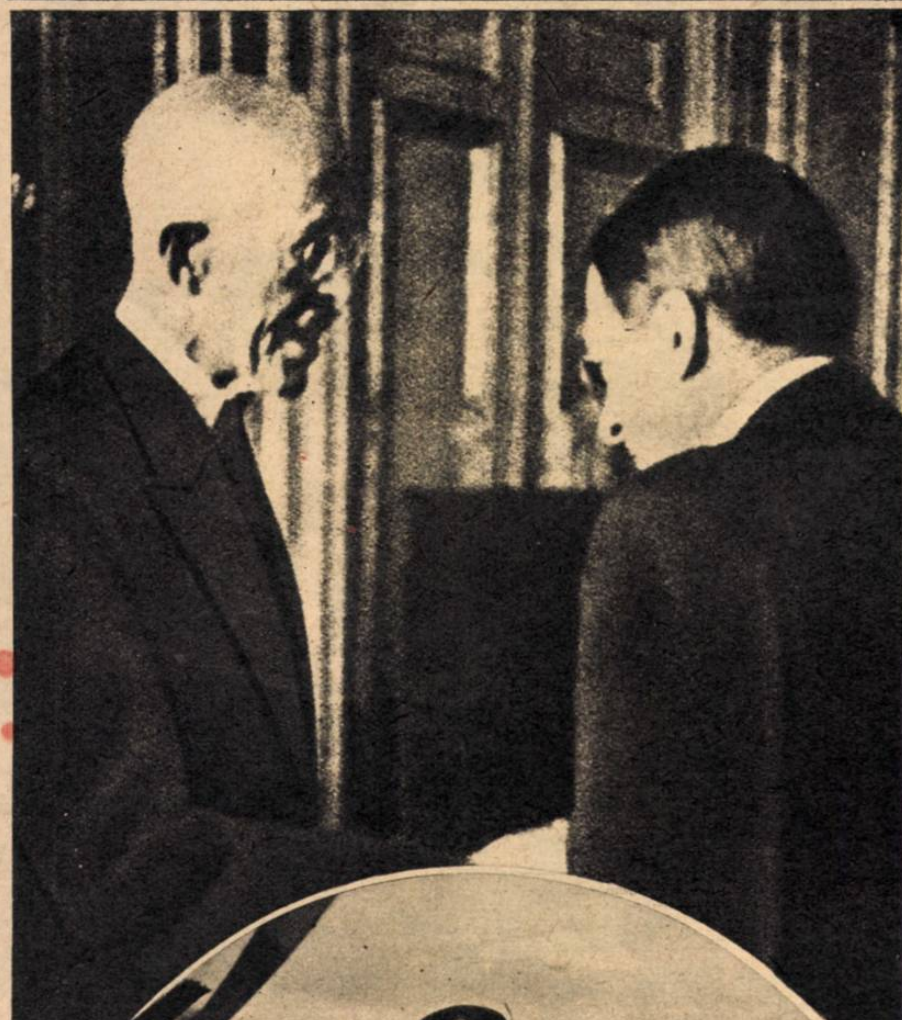
Toate aceste documente sunt studiate și șeful escadrilei își ia note după ele. Ziua raidului a sosit. Aparatele sunt gata. Dar înainte de a pleca, echipajele intră în biroul șefului. Aviatorii sunt tăcuți și concentrați în combinezoanelor de zbor. Cu multă atenție ascultă pe acela a cărui gândire nu va trebui să-i părăsească nicio clipă în timpul zborului primejdios. Șeful le descrie drumul pe care-l vor parcurge, le indică variantele posibile, le semnalează obstacolele pe care le vor întâlni și le dă indicațiile ce le vor permite să-și atingă, cu fiecare bombă, ținta.

De indicațiile și lămuririle pe care șeful escadrilei le dă, depinde de cele mai multe ori reușita unei expediții aeriene. De aceea se cere șefului anumite calități care seamănă cu acelea ce se pretind unui bun profesor: dacă șeful este prea vorbăreț, dacă se va pierde în detalii inutile, echipajele nu-i vor reține gândurile; dacă este prea concis și prea sec foarte multe indicații dintre cele mai utile vor fi neglijate. Șeful trebuie să folosească metoda dintre aceste două extreme.

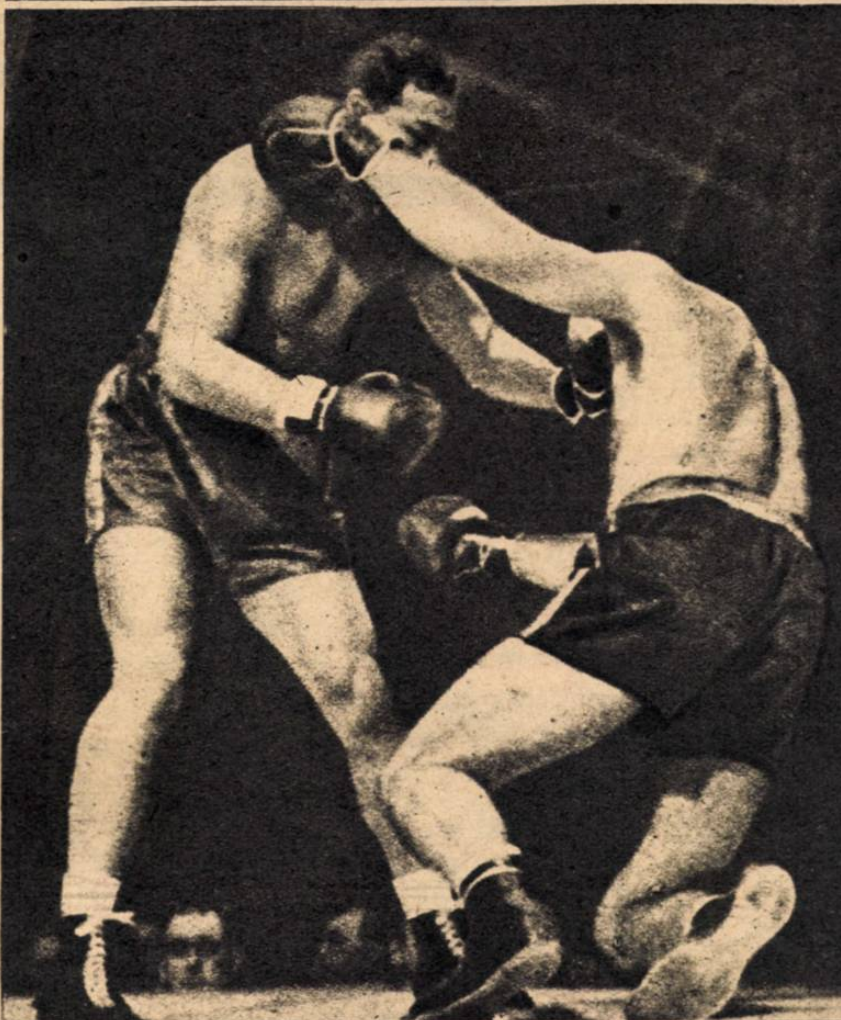
Stânga: Așa arată echipamentul pilotului pentru zboruri la mari altitudini, unde respirația trebuie întreținută cu oxigen, iar temperatura cu un sistem special pentru încălzitul costumului



Prima apariție în public a Regelui Gustav al Suediei, după operația pe care a suportat-o. Il vedem strângând mâna d-lui Gunther, ministrul de externe al Suediei, cu prilejul unui consiliu de miniștri.



Boxeurul negru, Joe Louis, a repurtat a 21-a victorie consecutivă, învingând pe uriașul Abe Simon, prin k. o., în a 6-a repriză. Fotografia îl înfățișează în momentul loviturii decisive.



O impunătoare festivitate a avut loc la Berlin cu prilejul împlinirii a trei ani dela încheierea Pactului de Scufundat de submarinul italian. Vedem, mai sus, pe d. Dino Alfieri, ambasadorul Italiei la Berlin, la una din recepțiile care au avut loc cu acest prilej.



Jos: Vasul american de clasa „Maryland”, de 31.500 tone, care a fost recent scufundat de submarinul italian „Barbarigo”, în apele din apropierea Braziliei. Vasul e fotografiat navigând în Canalul Panama.

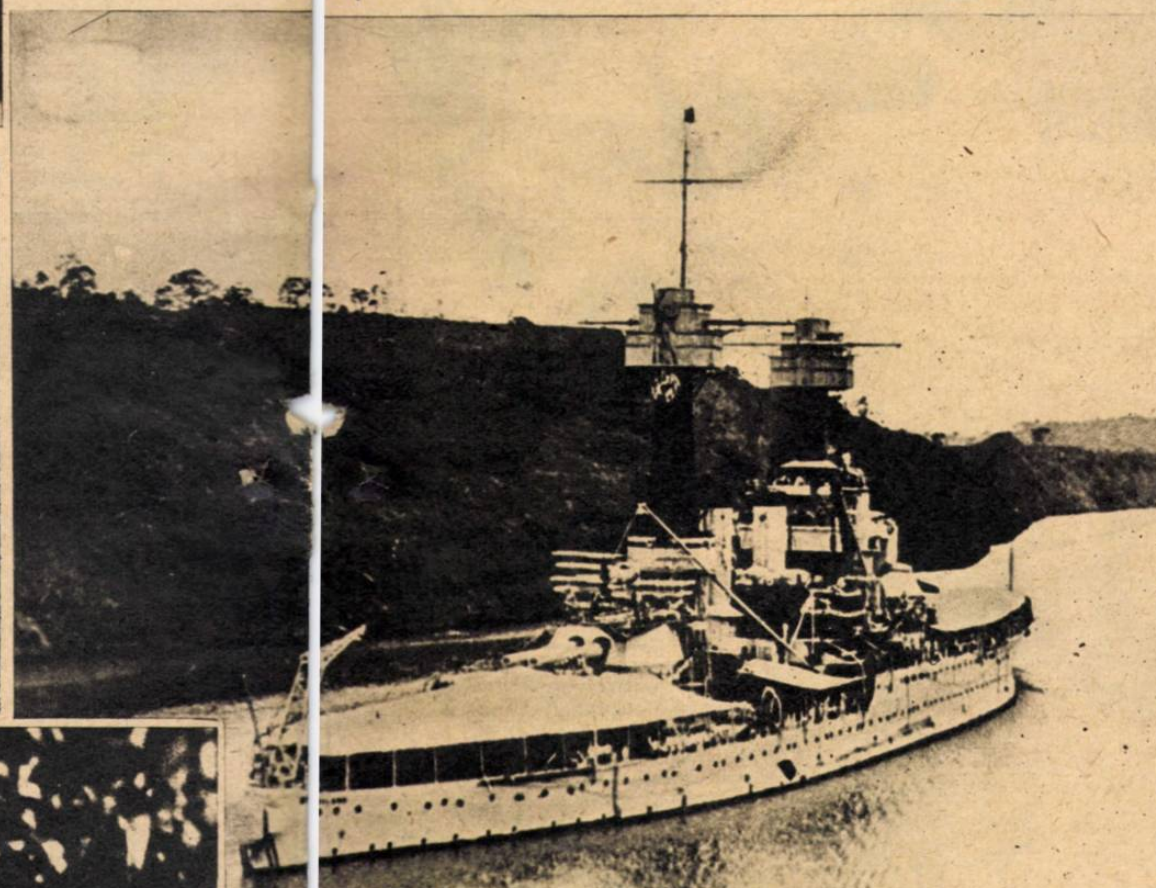


Prizonieri bolșevici, recent capturați la Harchow, gustând prima supă caldă după zilele de înfometare din timpul încercuirii. De remarcat că, din lipsă de haine, ei poartă încă vestimintele groase din timpul iernii.

din TOATA LUMEA



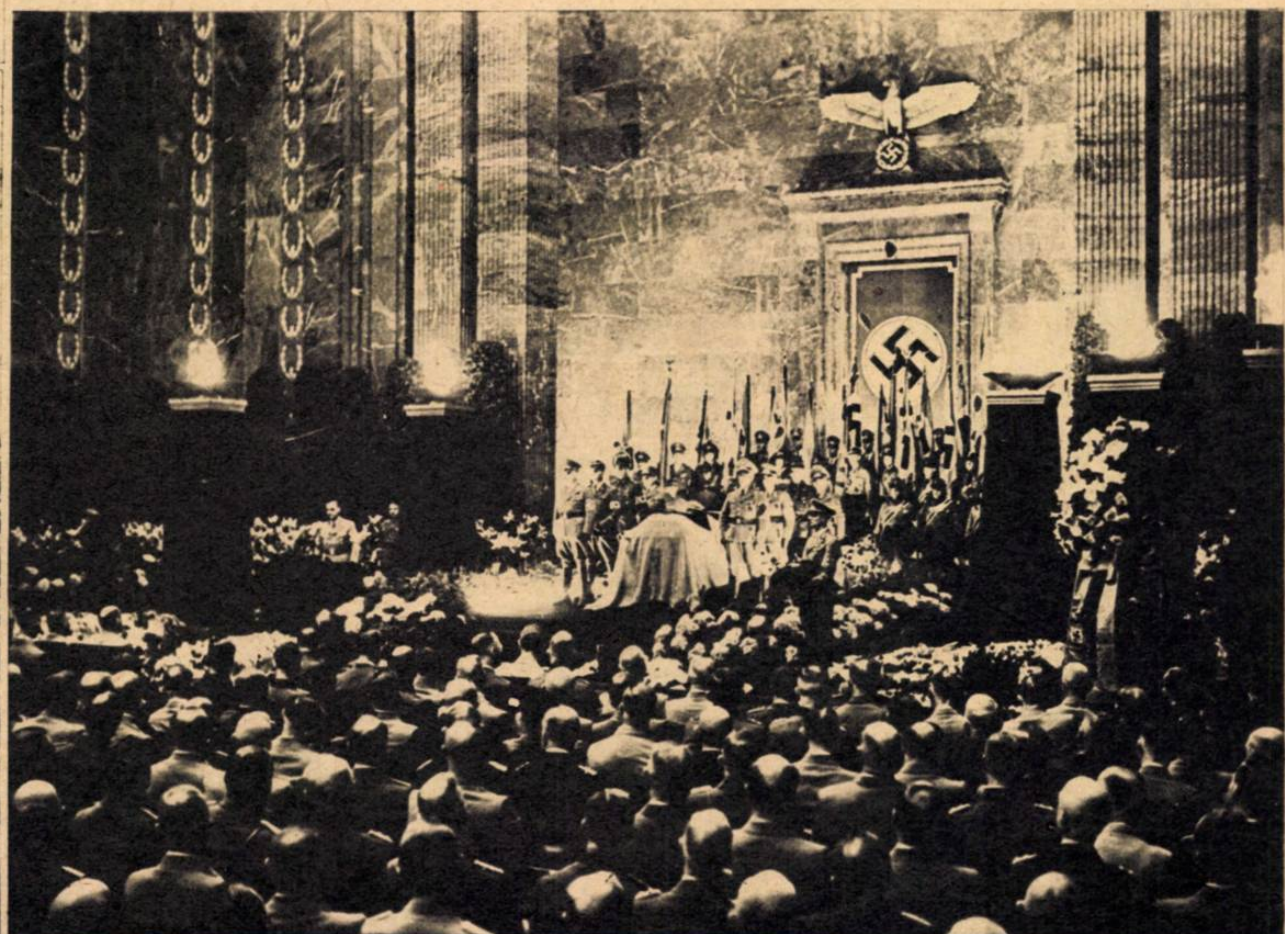
Se primesc foarte greu fotografiile de pe frontul din Extremul Orient, iată, totuși un document interesant (stâng) înfățișând predarea unor Soldați britanici în fața trupelor japoneze.



Mareșalul Petain vizitând unul din atelierele de lucru manual dela Thiers, unde activează femei care nu au altă ocupație.



Stânga: Sosele tineri din Veneția s-au căsătorit, în trecut, „în procă”. Ele au primit cererile de căsătorie prin poșta de pe diferite fronturi și au fost însoțite la altar de ofițeri prezenți la acel moment. La Veneția, care au răspuns „da” în localitatea lor absentă. Ceremonia fiind transmisă prin radio, a fost ascultată și de ofițeri autentici pe front. Dreapta: Omul-timp înenă a fost asistat la ceremonie care a avut loc la Madrid de ziua „mei”, cu care prilej s'a oficializat slujba în fața Palatului Național.



CÂND AU APĂRUT PRIMELE AMBULANȚE SANITARE

DACĂ luptele care se dau în momentul de față în toate cele patru colțuri ale lumii prezintă caractere diferite, după regiunile în care se desfășoară, există totuși între ele o trăsătură comună pe care o găsim în nisipurile Cirenaicei sau în junglele asiatice; în regiunile înghețate ale extremului nord și în stepele Rusiei: prezența, la o mică distanță de zona luptelor a ambulanțelor militare destinate să dea răniților primelor ajutoare.

Deși toată lumea este de acord a recunoaște rolul extrem de important al ambulanțelor sanitare, foarte puțini cunosc istoria și evoluția organizațiilor menite să dea răniților asistența sanitară. În antichitate, — dacă ar fi să credem în mărturia „Iliadei” lui Homer, — doi medici, discipoli ai lui Esculap, Machaon și Podalir, însoțeau pe eroii războaielor homerice în zonele de luptă... Istoricul Xenofon a confirmat și el că statul major al armatelor lacedemoniene cuprindea și medici, alături de ofițeri, astrologi, ghicitori și de cântăreții din flaut care îndemnau la luptă prin cântecele lor.

Abea pe vremea marilor campanii militare organizate de romani pe țărmurile nordice ale Africii, Labienus a destinat câteva care pentru transportul răniților. Trebuie să se știe că soldații romani se îngrijeau unii pe alții cum puteau și că transportarea răniților avea drept scop scoaterea lor din zona primejdioasă a luptelor.

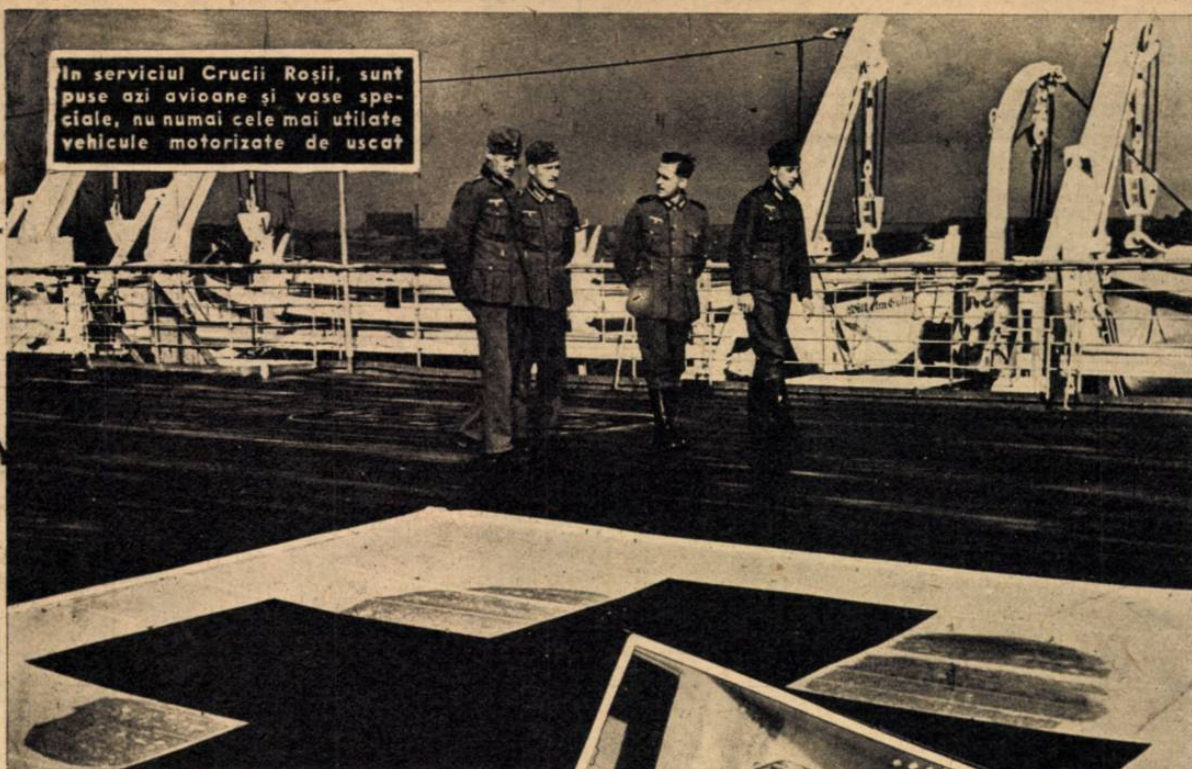
În evul mediu, marii eroi au disprețuit știința celor care se intitulau discipoli ai lui Hipocrat și o dovadă o constituie faptul că ducele Arthur, nepotul lui Richard-Inimă-de-Leu era de părere că, în caz de rănire, trebuia să faci următoarele: „să-ți așezi tu însuși securea pe picior și să poruncești unui camarad să lovească cu un ciocan până când partea bolnavă se va desprinde de trup”.

Fără îndoială că în decursul vremii câțiva conducători de armate, ca ducele de Guise, Carol Temerarul și Henric al IV-lea, s’au gândit să organizeze asistența sanitară în timpul luptelor, dar bunele lor intenții nu se puteau transforma în realizări practice din lipsa mijloacelor adecvate.

Intr’adevăr, oricât de mare ar fi fost spiritul de organizare al marilor conducători de armate ca Friedrich cel Mare la germani și Ludovic-

Jos: Una dintre primele ambulanțe sanitare transportând o infirmieră a Crucii Roșii, rănită, în fața căreia, comandantul armatelor, salută, descoperindu-se

În serviciul Crucii Roșii, sunt puse azi avioane și vase speciale, nu numai cele mai utilizate vehicule motorizate de uscat



Sus: Operația care se poate face azi tot atât de rapid și de reușită în automobilul-ambulanță ca și la spital

Stânga: Șir de automobile-ambulanțe afectate fronturilor



multe căruțe trase de doi cai viguroși și în care se aflau sanitari și chirurghi înzestrați cu materialele necesare pentru a proceda la operații și la intervenții. Deasemeni, Larrey a organizat grupuri de chirurghi, care alergau pe câmpul de luptă pe cai de rasă, având în mantalele lor lungi, materialul necesar pentru a da primele ajutoare răniților.

Căruțele sau ambulanțele trase de cai fură perfecționate de Larrey și printr’un decret al ministrului de război extinse la întreaga armată.

Este interesant de notat că starea sanitară a armatei britanice era, îngrozitoare până în epoca victorioasă, când cu prilejul luptelor din Crimeea, englezii și-au dat seama că o mare parte a armatei lor a fost decimată de holeră și de alte boli.

Sub cancelarul Bismarck armata germană a cunoscut una dintre cele mai perfecte organizații sanitare. Astăzi, bineînțeles, că această organizare întrece orice așteptări.

Dela începuturile modeste evocate de noi și până la stadiul actual de perfecție a asistenței sanitare pe front, este o distanță enormă pe care însă mintea omenească a parcurs-o într’un timp relativ scurt.

Soare la francezi, ei n’ar fi putut realiza o asistență sanitară eficientă atât timp cât chirurgia se afla abea în perioada dibuelilor.

Trebuie să spunem că marele chirurg Amroise Paré, reprezentantul chirurgiei embrionare a fost în stare să cumpere la preț mare, secretul unui balsam care vindeca rănilor care aparțineau unui medic din Torino. Acest balsam, — a mărturisit mai târziu ilustrul părinte al chirurgiei, — se obținea prin „fierberea mai multor câini mici, dacă se poate nou născuți, cu ulei de crin, cu viermi scoși din pământ și cu terebentină”.

Cardinalul Richelieu era de părere că reocuparea prin îngrijiri potrivite a unui singur rănit era mai prețioasă decât recrutarea a trei oameni în armată.

Începând din anul 1629, fiecare armată franceză a fost înzestrată cu un spital și cu chirurghi, dar aceste spitale se aflau la distanțe mari de linia frontului și astfel răniții erau operați chiar pe câmpul de luptă, fiind de cele mai multe ori măcelăriți cu o totală ignoranță.

Primul medic francez care a înzestrat armata cu ambulanțe sanitare, făcând reforme pe care toate armatele lumii le-au adoptat, a fost chirurgul Larrey, care funcționa în anul 1792 pe lângă armata Rinului.

Covârșit de milă în fața miilor de răniți măcelăriți pe câmpurile de luptă, sau careureau înainte de a li se putea veni în ajutor, acest medic a avut ideea de a organiza mai



Fortăreața CARITĂȚII

LOCALITATEA Royat din Franța liberă era celebră, înainte de războiu, prin apele sale minerale, prin pietrele sale prețioase și prin ciocolata produsă de fabricile sale. Pe vremuri, era locul preferat unde se retrăgea autoarea celor mai frumoase scrisori din literatura epistolară a lumii: marchiza de Sévigné.

În vremurile actuale de grele încercări pentru Franța, Royat a redevenit un centru frecventat despre care se vorbește zilnic în prese franceză.

Intr'adevăr, comisarul general al „Ajutorului Național”, operă ființată de mareșalul Pétain, s'a stabilit la Royat în loc să se stabilească la Clermont-Ferrand sau la Vichy.

Depozitele de materiale, de îmbrăcăminte și de alimente pe care „Ajutorul” le distribuie populațiilor nevoiașe, se află în castelul numit „Paradis”. Numele



Grămezi de lăzi așteaptă să fie încărcate și expediate să alina suferințele celor nevoiași.

castelului se datorește faptului că a fost construit pe o colină, care-i apropie turlele de cer.

În anul 1940 când în urma prăbușirii armatei franceze, Mareșalul a simțit nevoia creerii unui credit de ajutorare a maselor suferinde, întregul „Ajutor național” era format din cinci persoane: comisarul general, doi funcționari-adjuncți și doi secretari.

Încetul cu încetul, odată cu mărirea bugetului acestei instituții care are un rol extrem de important în perioada tragică prin care trece Franța, numărul funcționarilor instituției a fost sporit la patruzeci de persoane. Patruzeci de persoane pentru a administra un buget care este cel mai mare și mai important după acela al statului francez!

Interesant este faptul că dintre acești patruzeci de mii de funcționari 35.000 sunt voluntari, toți acceptând să muncească enorm, fără niciun salariu.

Deviza celor ce lucrează în cadrele „Ajutorului național” este asemănătoare aceleia a monahilor adică: „sărăcie voluntară”.

Intr'adevăr, este eroic să alegi puținul atunci când îți poți oferi totul. Toți cei care formează armata aceasta pașnică de

alinare a suferințelor, au renunțat de bunăvoie la mijloace de transport costisitoare și se folosesc numai în cazuri rare, de automobilele puse la dispoziție. Puterea ascetică de renunțare, pasiunea nobilă a muncii desinteresate, apropiere oamenilor „Ajutorului național” de marii misionari care-și cheltuesc energiile prin locurile cele mai pustii ale planetei, cu scopul de a mântui câteva suflete.

Comisarul general al guvernului francez, care prezidează această operă de solidaritate și de fraternitate națională, d. Garric, a convins pe toți colaboratorii săi de un adevăr care a devenit deviza tuturor celor care lucrează sub ordinele sale. Această deviză se traduce prin cuvintele: „Nu este niciun merit să dăruiești; totul este să te dăruiești pe tine însuși”.

Sub acest semn al dragostei și al devotamentului, din zori și până spre miezul nopții în

fortăreața carității dela Royat, în castelul vechi numit „Paradis”, sute de oameni lucrează pentru a ușura greutatea vieții, pentru a alina dureri și a împlini lipsurile provocate în rândurile populației nevoiașe de războiul pe care Franța îl suferă.

Această poartă a „Paradisului” (sus stânga) nu se deschide decât aceluia care vin cu obiecte destinate ajutorării nevoiașilor. Și, de multe ori, aceste obiecte sosesc în baloturi uriașe.



Vestimente pentru cei săraci, îngrijite cu atenție în depozitul „Paradisului”.



Încărcată până la refuz, camioneta „Paradisului” pornește să distribuie ajutoare.

Biourourile „Ajutorului Național” sunt instalate în simple camere de hotel, cum vedem mai sus (stânga), iar orele de serviciu sunt marcate de un clopot (dreapta) instalat în afara clădirii.

Un castel istoric din Royat care a fost pus la dispoziția „Ajutorului Național”.





OMUL CARE a transformat ELVEȚIA într-o vastă uzină de ceasornice

Stânga: Statuia ridicată lui Daniel Jean Richard, la Locle, în anul 1885. — prima statuie din lume care glorifică un... ceasornicar.

Dreapta: Unul dintre primele orologii construite de Daniel Jean Richard se află și azi în cupola catedralei din Locle.



LA 20 Iunie se va sărbători într-un mic orășel din Elveția, la Locle bicentenarul unui mic meșteșugar, ceasornicar de meserie, pe nume Daniel Jean Richard.

Se știe că Elveția este țara celor mai perfecționate fabrici de ceasornice și că în patria lui Wilhelm Tell este o tradiție ca fiecare familie să-și aibă un membru activ în nobila și vechea breaslă a ceasornicarilor.

Datorită acestei vocații pentru lucru mișcător al construirii minusculelor mașini, elvețienii au devenit oameni tăcuți și capabili de eforturi prelungite.

Jean-Jacques Rousseau spune undeva că nu i-a fost dat niciodată să întâlnească oameni mai fini și mai simpli decât elvețienii din regiunile unde s-au dezvoltat numeroase ateliere, în care mașinile care măsoară timpul sunt fabricate cu multă iscusință și finețe.

Patria ceasului de precizie rămâne deci Elveția.

Dar cine a fost acest Daniel Jean Richard pe care întregul popor elvețian, în frunte cu oficialitățile, îl vor sărbători la Locle?

Viața lui merită să fie schițată pentru a fi o pildă de energie și de ingeniozitate pe tărâmul unei preocupări manuale.

Comuna Locle se află într-o regiune înconjurată de munți acoperiți iarna de hermina imaculată a zăpezii și vara de podoaba abundentă a copacilor verzi. Acolo, în acel mic sat care a evoluat spre forma mai complexă de târgușor, a trăit și a muncit meșterul Jean Richard.

De fapt meșterul acesta s'a născut într-un sătuc, la Sagne, unde mai târziu au văzut lumina zilei marele romancier elvețian Oscar Huguenin și generalul Wille. Plecând mai târziu cu părinții săi la Locle, unde se aflau numeroase ateliere de lăcătușerie și de armurerie, Jean Ri-

chard s'a simțit atras pentru meseria de ceasornicar pe care a învățat-o în același timp cu lăcătușeria. Richard n'a fost un inventator, căci el n'a descoperit ceasornicul care exista încă de pe vremea renașterii și nici n'a înființat primul atelier de confecționare a ceasornicilor. În schimb a avut marele merit de a fi transplantat în Locle, într-un mediu patriarhal, nobilul meșteșug al ceasornicăriei. Lui i se datorește deci că Locle, care avea numeroase ateliere de lăcătușerie și de armurerie, a devenit un centru important în industria de orologerie a Elveției.

De fapt Geneva avea de o sută de ani ateliere foarte perfecționate de construire a ceasurilor iar Neuville și Neuchatel au urmat exemplul genevezilor.

Jean-Richard a vrut să construiască ceasuri în mica comună Locle, fără să dea întreprinderii sale o dezvoltare prea mare. Învățând pe cei cinci fii ai săi meseria care a fost și a lui Jean-Jacques Rousseau, meșterul acesta rustic a reușit cu toată împotrivirea celorlalți ceasornicari organizați în bresle, să construiască ceasuri minunate ale căror cutii ornamentate erau făcute tot de el.

Jean-Richard a fost și un foarte bun giuvaer-giu. Fiind sabotat de breasla ceasornicarilor care nu doreau această descentralizare a meșteșugului în micile comune pierdute în munți el a fost nevoit să-și construiască singur unelte minuscule de care se folosesc ceasornicarii.

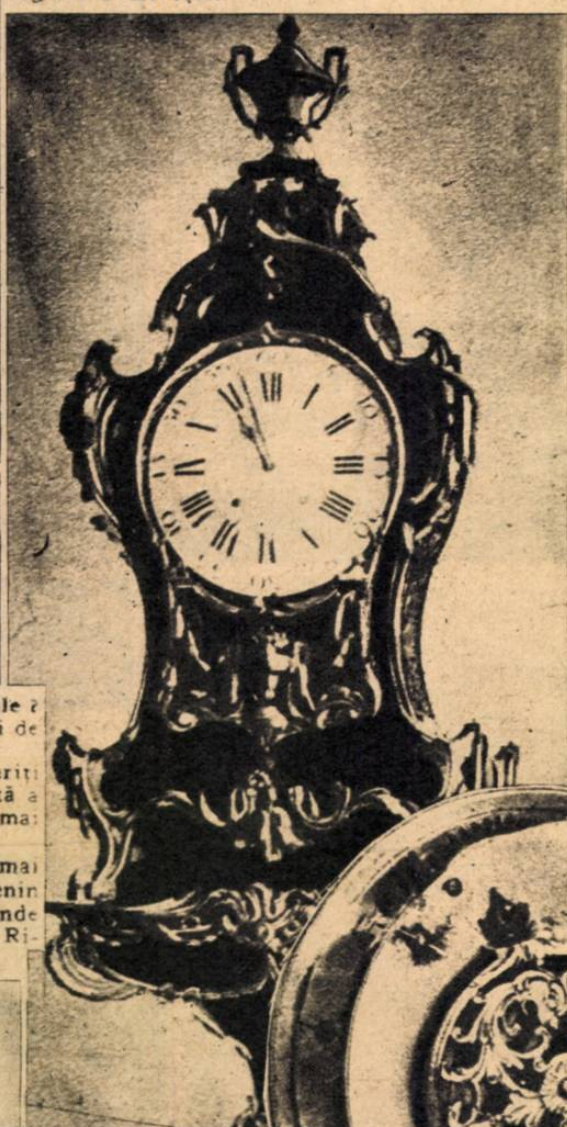
Exemplul său a fost însă imitat și confecționarea ceasornicilor în loc să rămână monopolul câtorva așezări urbane a devenit activitatea de predilecție a întregii țări.

Așa dar Jean Richard a avut meritul de a fi dat primul impuls la ridicarea ceasornicăriei pe planul celei mai importante preocupări meșteșugărești a Elveției.

Acesta este motivul pentru care breasla industriștilor de ceasornice împreună cu Societatea de istorie elvețiană vor sărbători cu fast deosebit, bicentenarul umilului meșteșugar din Sagne.



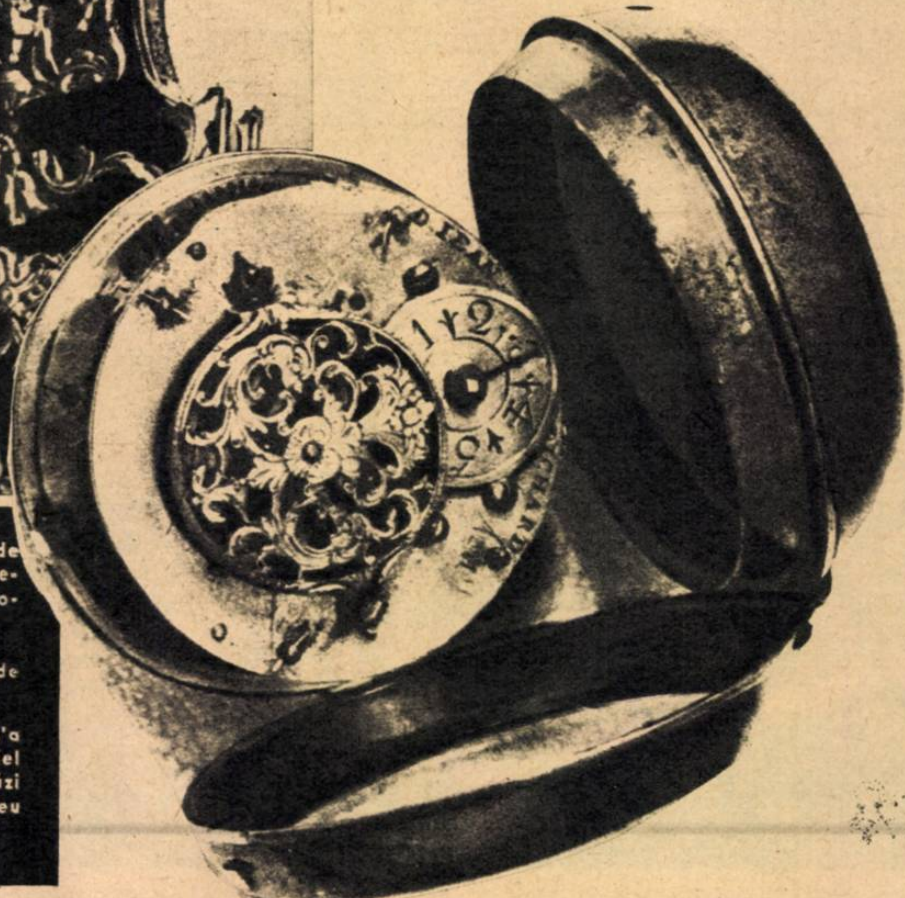
În afară de statuia dela Locle, Daniel Jean Richard se mai bucură și de un tablou așezat la locul de onoare în muzeul din Neuchâtel.



Sus: Pendulă construită de Daniel Jean Richard și trecută printre obiectele istorice ale Elveției.

Dreapta: Ceas semnat de Richard.

Stânga: Casa în care s'a născut și a locuit Daniel Jean Richard, și care astăzi a fost transformată în muzeu al... ceasornicăriei.



EVOLUȚIA FILMULUI ÎNGUST

CAPITALA noastră a primit de rând vizita unui oaspe care și-a propus să ne documenteze asupra unei laturi a domeniului cinematografic, aproape necunoscută nouă, dar extrem de evoluată și de apreciată în toate țările occidentale. E vorba de d. Dr. Müller, trimisul studiourilor „Degeto-Kulturfilm G. m. b. G.” din Berlin, care, în cursul unei conferințe ținute în fața reprezentanților presei de specialitate, a arătat ce este și până la ce grad de dezvoltare a ajuns așa numitul „film îngust.”

Am aflat astfel că filmul îngust — adică filmul de 9 sau de 16 milimetri — pe care noi nu-l cunoaștem decât din crâmpoale de probă livrate odată cu aparatele de proiecție pentru casă și din realizările câtorva amatori, cari, în loc să fotografieze unele lucruri, le-au fotografiat pentru propria lor distracție și pentru aceea a prietenilor, a căpătat, în ultimul timp, o dezvoltare extraordinară și un rol extrem de important, din punct de vedere educativ, în străinătate.

Permițând reducerea unui eveniment filmat sau a unei curiozități științifice la un volum accesibil de a fi purtat în buzunarul vestei și oferind posibilitatea unei proiecții simple dar de o claritate perfectă, acest film îngust, spre deosebire de cel normal, a creat o atmosferă specială de intimitate între spectator și ecran, așa cum se creiază între carte și cititor.

Spațiul mic necesitat, aparaturile mai puțin complicate și ușurința cu care se manifestează, neinflamabilitatea materialului și posibilitatea de a-l proiecta oriunde și oricând au dat naștere la un

STUDIOURILE „DEGETO-KULTURFILM” NE OFERĂ CINEMATECI COMPLETE



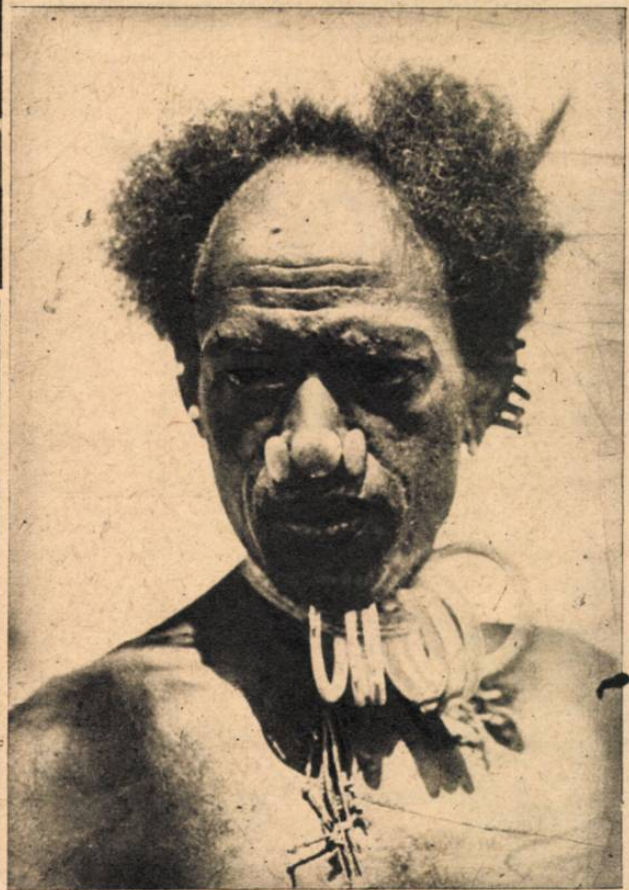
Lecții de practicarea sporturilor și a exercițiilor fizice oferite de filmul îngust

mare număr de cinemateci particulare, în care micile bobine stau înșirate și catalogate, așa cum stau cărțile în bibliotecă.

Fiecare din această bobină cuprinzând un documentar complet, fie asupra unui eveniment ce merită a fi păstrat în imagini vii, fie asupra moravurilor unui popor, fie asupra unei experiențe științifice sau asupra uneia practice,

e ușor de înțeles pasiunea pe care o pune fiecare dintre posesorii de cinemateci de a-și avea un stoc cât mai bogat. În ultimii ani, chiar fazele esențiale ale războiului au fost înregistrate pe asemenea bobine menite a rămâne ca documente de reală valoare istorică, totul fiind posibil grație tehnicii dezvoltate a casei „Degeto”, care transpune azi cu ușurință

Cont. în pag. 14



Viața intimă a marilor vedete ale ecranului face parte din Catalogul „Degeto”. (În fotografia noastră Zarah Leander și Paul Hörbiger amuzându-se în pauza unui film)

Dreapta: Tip de sălbatic din insulele Solomon, care poate fi studiat comod de amator grație filmului îngust

Jos: Dansurile și moravurile exotice constituie seria cea mai bogată a bobinelor „Degeto”

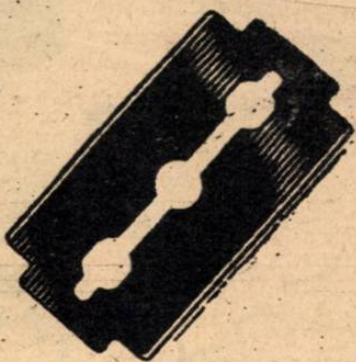
Scenele de război cele mai sugestive și mai importante ca valoare documentară sunt reproduse pe micile bobine „Degeto”



Templul cerului din Peking din filmul „Degeto” „Noua Asie”



Lama albastră Gillette



este lama de ras care satisface până și preten-
țiile cele mai dificile. Gillette lama care a apărut
cea dintâi în comerț, n'a putut fi egalată în
calitate nici până în prezent. Oțelul cel mai bun
și ascuțișul său fin transformă bărbieritul într-o
adevărată plăcere. Lama albastră Gillette este
accesibilă oricui, fiindcă grație superiorității și
durabilității sale, ea își merită pe deplin prețul.



Pe toate
anotimpurile
ROBOT
aparatură complet
automat.

ROBOT BERNING & CO. DUSSELDORF

Reprezentanța exclusivă pentru România:
CENTRALA FOTOGRAFICĂ Theodor Gr. Thoma
B-dul Elisabeta 51, București I

Moda se crează pentru femeile cu siluetă impecabilă

Persoanele grase, tinere sau în vârstă, se pot cu greu îmbrăca
după cerințele modei și chiar când nu țin seamă de mocă, ele-
gereea îmbrăcăminteii le este dificilă.

Pentru înlăturarea dificultăților la îmbrăcăminte, remediul cel
mai sigur și inofensiv, lipsit de orice suferințe, este o cură de
slăbire cu tabletele de slăbire Kissingen, care modelează silueta.

Tabletele de slăbire Kissingen sunt un produs natural, extras
din sărurile apelor de cură dela Kissingen.

PE FRONTUL INTERN AL MUNCII



Șase sute eleve de liceu care au absolvit clasa a 7-a, au părăsit Berlinul cu
trenuri speciale, îndreptându-se spre diferite provincii, unde, până la începerea
noului an școlar, vor avea misiunea de a veni în ajutorul familiilor care nu pot
să-și cultive singure terenurile, din lipsă de brațe.



EVOLUȚIA FILMULUI INGUST

(Urmare din pag. 13)

tot ceea ce este mai intere-
sant dintr'un film normal pe
cel de 9 sau 16 mm., sin-
cronizându-l chiar — după
cerere.

Și iată că acest vast și
minunat material ne este ofe-
rit astăzi și nouă împreună
cu aparatura necesară, dăn-
du-ne posibilitatea ca ală-
turi de bibliotecă să avem
și cinematoci.

Prevăd reumaticii schimbarea vremii?

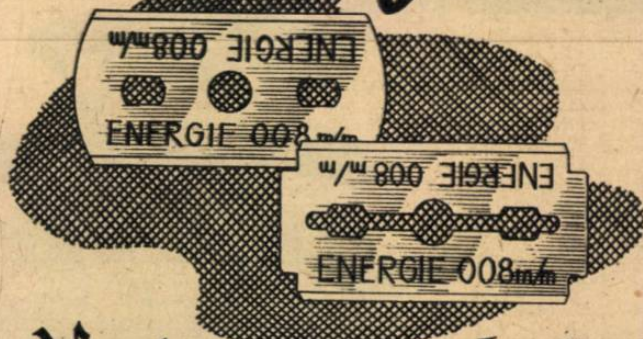
Este bine cunoscut că reumaticii cât și suferinții de gută
au dureri mai mari la schimbarea vremii. Această înrăutățire
se manifestă înaintea schimbării vremii.

Cercetările noi au găsit că aceste fenomene sunt provo-
cate de așa zisa trecere a frontului atmosferic.

Dacă factorul producător al durerilor e schimbarea presiunii,
umiditatea sau curentul, încă nu se știe precis.

Ca remediu excelent la aceste boli s'a confirmat tabletele
Togal. Prin TOGAL durerile dispar redând bolnavului vitalitatea.
TOGAL-UL nu e dăunător nici unui organ.

LAMA DE RAS Energie



Noțiunea calității

NUMAI LA MAGAZINELE DE SPECIALITATE



**Peste tot pe unde se vorbește de medica-
mente, chimicale și reactivi, numele MERCK
se bucură de o prețuire deosebită**

E. Merck

FABRICĂ DE PRODUSE CHIMICE — DARMSTADT
FONDATĂ IN 1827

„REALITATEA ILUSTRATĂ”. Editura „Ziarul” S. A. R. București. Inscrisă sub Nr. 239, Reg. Publ. Periodice la Trib. Ilfov S. I Com. Revistă săptămânală tipărită la Heliogravură și un supliment „De toate pentru toți”. Redacția și administrația, Str. Th. Masaryk 17, București. Cec Postal 4083. Red. responsabil: G. Ionescu. Prețul abonamentelor: 6 luni (26 numere) lei 500; 3 luni (13 numere) lei 250. Anunciurile se primesc la administrația revistei. Plata taxelor poștale în numerar conform aprobării Direcției Generale P. T. T. Nr. 15.585/939.

IMPRIMERIILE „DACIA TRAIANĂ” BUCUREȘTI, SĂRINDAR 5—7—9.

ULTIMELE FOTOGRAFII DIN ȚARĂ



D. Prof. Mihai Antonescu, vicepreședintele Consiliului, prizează pe piept decorațiile conferite ofițerilor și soldaților din Bat. de Gardă.



Sosirea câștigătorului la Derby-ul Român care s'a disputat Duminică pe hipodromul Băneasa.



M. S. Regele Mihai, d. prof. Mihai Antonescu, vice-președintele Consiliului, membrii guvernului și ai Corpului Diplomatic asistând la reprezentarea de gală a filmului „Finlanda în război”.



M. S. Regina Mamă Elena înmânând diplomele noiei serii de absolvente ale cursurilor de surori de caritate la sediul „Cruții Roșii”



D. prof. Mihai Antonescu și Mitropolitul Bălan al Ardealului la parastasul lui Andrei Șaguna oficiat la Rășinari (Sibiu)



Grupul ziaristilor italieni cari ne vizitează țara, după depunerea coroanei la Mormântul Eroului Necunoscut



Un instantaneu dela match-ul de foot-ball Rapid - Universitatea disputat pentru finala Cupei Basarabiei



Eleve ale cursurilor extra-școlare executând exerciții de educație fizică cu prilejul deschiderii strandurilor bucureștene

DOUA REVISTE COMPLETE IN ACELAS PRET



18-24 Iunie
Nr. 802 - ANUL XVI
- 20 LEI -

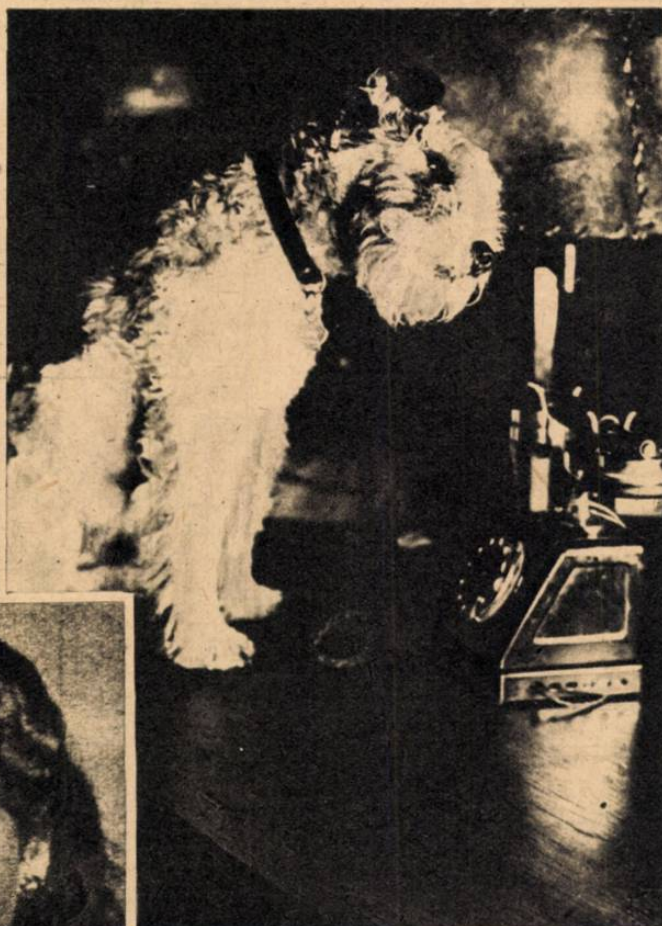


Bicicleta este vehiculul cel mai utilizat în aceste vremuri de restricții, fiindcă nu consumă combustibil. La lucru cași la micile promenade, femeile cași bărbații, se servesc de bicicletă, care a devenit astfel, vehiculul la modă

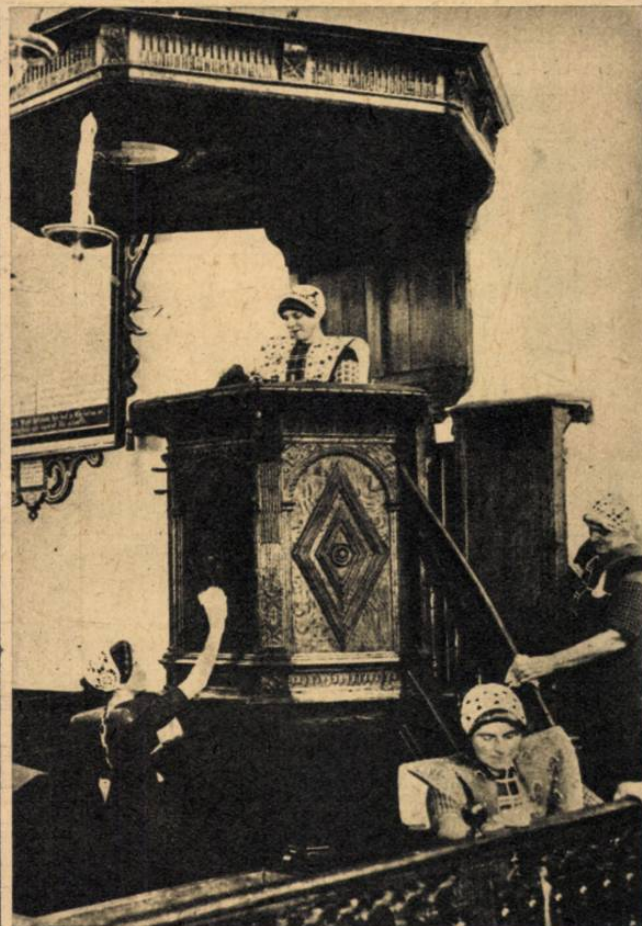
*Dacă
sunteți
curioși*



Il recunoașteți?... E Mickey Rooney, care are acum 21 de ani și care — ca orice vedetă de cinema care se respectă — s'a grăbit să se însoare. „Fericita” aleasă este Eva Gardner, figurantă, în vârstă de 19 ani, care vrea desigur să se... lanseze



Un industriaș elvețian și-a dresat câinele să-i... răspundă la telefon. Obicinuît astfel, răsfățatul animal așteaptă în fiecare zi la ora 11 să i se dea legătura cu birourile stăpânului și să-și manifesteze la microfon bucuria de a-i auzi vocea



În Danemarca e obiceiul ca, odată pe an, soțiile pescarilor să se adune și să facă, pe rând, curățenie în toate locuințele pescărești, chiar dacă dela una gazda lipsește. Le vedem în plină practică a obiceiului...



Sus: Unul dintre monumentele cele mai curioase ale Ceylanului este această „vacă sfântă”, cioplită în piatră de dimensiuni uriașe și ornamentată cu aur și pietre prețioase

Stânga: De teama alarmelor aeriene, vedetele de cinema americane au adoptat pentru plajă cabina „portativă” pe care, la primul semnal, o iau în spinare și fug cu ea spre primul adăpost, unde se pot, apoi îmbrăca

Dreapta: Tip caracteristic de hindus din tribul „Sykhs”, recunoscut prin spiritul războinic al membrilor săi





ATAFUL

de la

SEBASTOPOL

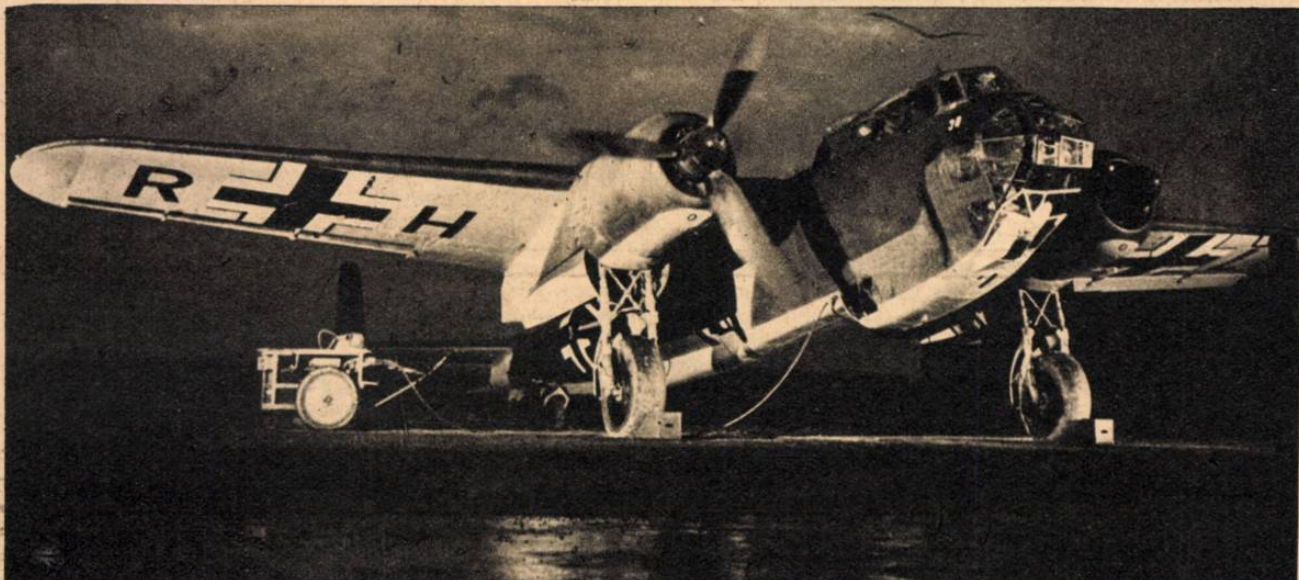


Soldați germani din trupele de asalt pornind la cucerirea unei cazemate.

După curățirea peninsulei Kertsch, trupe germane și române au trecut la acțiune în cealaltă extremitate a Crimeei, hotărând distrugeră rezistenței bolșevice din Sebastopol, punct din care sovieticii au făcut una dintre cele mai puternice fortărețe din lume, datorită, în mare parte, forturilor săpate în stâncile ce înconjoară orașul.

Un val de foc și plumb s'a abătut asupra întăriturilor bolșevice și, una după alta, acestea au căzut în mâinile trupelor de asalt germane și române.

Publicăm în această pagină câteva instanțee fotografice luate de reporterii de război în momentul deslănțuirii primelor atacuri asupra fortificațiilor bolșevice.



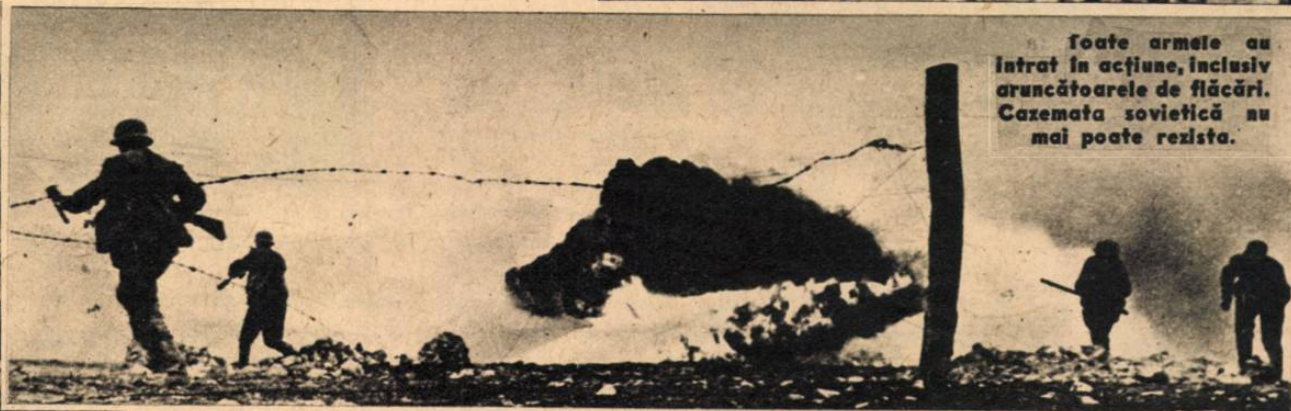
Bombardier bimotor de cel mai modern tip, pregătindu-se să decoleze pentru un raid asupra Sebastopolului.

Dreapta: Dintr'un post înaintat, doi soldați dirijează tirul armelor de foc asupra unui punct de rezistență bolșevic.



O încercare de debarcare în spatele liniilor germane este repede lichidată de posturile de pază ale litoralului.

Dreapta: După eroica ei acțiune din peninsula Kertsch, artileria română participă la asaltul decisiv al Sebastopolului.



Toate armele au intrat în acțiune, inclusiv aruncătoarele de flăcări. Cazemata sovietică nu mai poate rezista.



PRINCIPATUL Liechtenstein



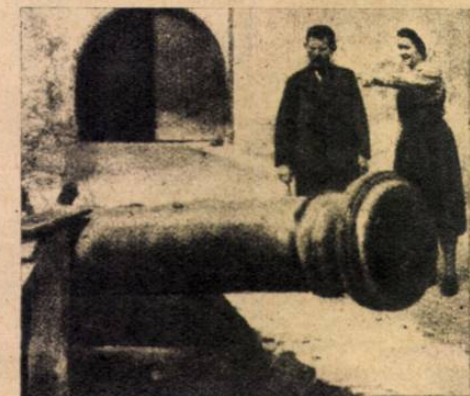
Pe cea mai înaltă colină a orașului Vaduz, se află castelul Principelui domnitor, Frantz Joseph II.



Cel mai bătrân om al Principatului este Bernhard Beck, care a împlinit 101 ani.



Președintele consiliului de miniștri (dreapta) stând de vorbă cu pictorul Zotow, autorul mărcilor filatelice de mare valoare ale Principatului.



Artileria Principatului se compune din patru tunuri de pe vremea Mariei Theresia... Iată una din aceste piese... istorice.



Principele domnitor, Frantz Joseph II de Liechtenstein, făcând o plimbare, alături de mama sa. El s'a urcat pe tronul principatului în anul 1938.

P RINCIPATUL de Liechtenstein este singurul stat care-și mai păstrează și astăzi înfățișarea politică dinainte de războiu. După ce toate statele germanice care făceau parte din confederație s'au unit, după anexarea Mărcii de Est, și a teritoriilor din Apus, principatul de Liechtenstein a fost lăsat să-și depeze mai departe existența tradițională. Luna trecută acest stat, care este printre cele mai mici din întreaga lume, și-a sărbătorit șase veacuri de existență.

Cum cetățenii acestui mic principat cunosc foarte bine arta politică și regulile jocului diplomatic, ei s'au mulțumit să-și sărbătorească cel de al șaselea centenar al existenței statului lor prin câteva cuvântări publice și printr-o sedință a societății de istorie.

Cetățenii din Liechtenstein știu că sunt de origine germană și ei consideră independența lor drept o îngăduință amicală din partea Germaniei.

Pentru luna August cetățenii din Liechtenstein au plănuit o sărbătorire festivă a prințului lor, cu prilejul zilei sale de naștere. Sărbătorirea va avea loc în castelul din Vaduz.

S'au împlinit șase sute de ani dela data când contele de Vaduz, strămoșul actualului prinț, s'a despărțit de senioria de Werdenberg-Sargans, creându-și o comunitate proprie. Și se împlinesc, totodată,

A IMPLINIT 600 ani DE EXISTENȚĂ

douăzeci de ani de când micul stat a încheiat cu statul elvețian o convenție pentru asigurarea și declararea uniunii vamale. Dela acea dată viața economică a principatului a căpătat o mare asemănare cu aceea a Elveției: aceleași monede de aramă, de nichel, de argint de aur și aceleași bilete de bancă.

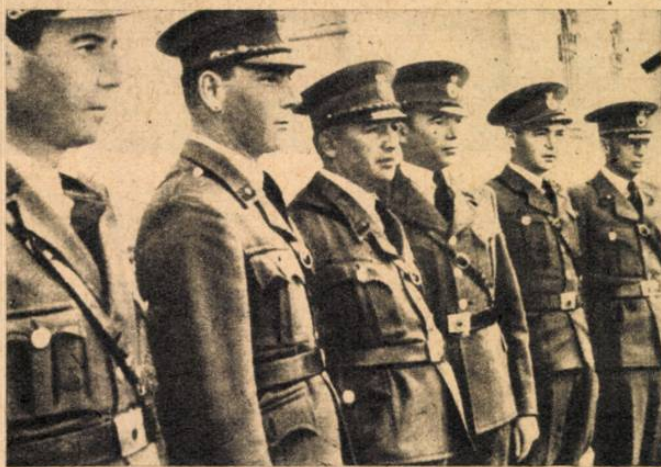
Organizația poștei elvețiene a înglobat și poșta din Liechtenstein cu deosebirea că poștarii din principat poartă pe caschetă insigna prințului. Cu prilejul celui de al șaselea centenar statul Liechtenstein a lansat o serie de timbre comemorative de mare preț filatelic.

Fără să fie elvețian, cetățeanul lichtensteinez duce o viață asemănătoare cu aceea a elvețienilor: bea aceeași bere, vorbește un dialect asemănător dialectului elvețian, fumează aceleași țigări și plătește același faimos impozit de 20% asupra afacerilor.

Sub domnia prințului de Liechtenstein poporul se bucură de avantajele unui regim minunat. Prințul nu pretinde altceva decât ca fiecare supus al său să-și facă datoria muncind și nimeni nu se miră văzând pe copiii ministrului de stat din Vaduz măturând scările palatului guvernamental.

Ocuparea unei funcții importante nu dispensează pe nimeni de anumite munci cu caracter obștesc cum ar fi curățenia străzilor sau spălarea trotuarului din fața casei.

Trăind în pace, în timp ce furtuna războiului s'a abatut asupra tuturor popoarelor mari ale lumii, principatul de Liechtenstein și-a ales ca deviză politică următoarele cuvinte: „Ca să trăim fericiți, trebuie să trăim neștiuți de nimeni!“ Și fiecare lichtensteinez știe să respecte legile onoarei și ale discreției.



Stânga: Cei 6 agenți de poliție care constituie forța armată a Liechtensteinului.

Jos: O vedere generală a orașului Vaduz, capitala Principatului, care are o populație de... 1700 locuitori.



DUPA luptele aero-navale dela 12 Februarie din Canalul Mânecii, la sfârșitul căroră o flotă de cuirassate a Germaniei a reușit să ajungă nevătămată la baza sa dela Heligoland, lumea s'a întrebat împreună cu specialiștii războiului maritim, dacă vasele germane, care au fost bombardate în portul Brest au fost cu adevărat cele autentice. Mulți specialiști au fost de părere că țintele asupra cărora s'a năpustit zadarnic avioanele engleze erau doar niște machete de carton și de lemn, destinate să înșele pe aviatorii britanici, în timp ce vasele adevărate erau ascunse într'altă parte. Nu putem pretinde că vom putea, fără ajutorul comandamentului german, să străpungem acest mister. Pentru a avea cheia lui, trebuie să așteptăm desigur sfârșitul războiului căci abia atunci vor putea fi desvăluite multe din tainele strategiei de azi.

Când troienii și-au dat seama că în interiorul calului uriaș introdus în cetate se aflau soldați greci era prea târziu pentru a reacționa și astfel soarta unei grele bătălii a fost decisă de viclenia lui Ulise.

Dar, nu trebuie să evocăm evenimente mitologice pentru a constata că viclenia de războiu a apărut odată cu întreaga creație. În această privință lumea insectelor pare să fi inventat totul. Nu putem omite acele moluște care, întocmai vaselor care escortează o escadră puternică, secretează un fum întunecat la culoare pentru a ascunde inamicului mișcările ce intenționează să execute. Un savant francez a spus că regulile și descoperirile camuflajului au fost făcute de animale, pentru a se apăra în greaua luptă a vieții.

În anul 1914, trupele generalului francez Joffre, îmbrăcate în pantaloni de culoare roșie au fost secerate de focul mitralierelor germane. Era și firesc să fie așa, căci pantalonul roșu era o țintă facilă pentru adversar. Atunci uniforma de culoare albastră a îndreptat groa-rea tragică a comandamentului francez. Până la sfârșitul

CALUL TROIAN AL RAZBOIULUI MODERN



Stânga: Trucul cel mai des utilizat în războiul trecut a fost trunchiul arborelui fals, în care, în realitate, se ascundea un post înalt de observație
Dreapta: Camuflajul de iarnă, folosit pentru prima oară de finlandezi, în primul lor război, cu Sovietele
Jos: Ca să se poată apropia de liniile inamice, operatorul cinematografic își camuflează casca și aparatul sub frunze și fire de plante asemănătoare vegetației înconjurătoare



liile camuflajului sonor. Cu un difuzor puternic inamicul putea fi convins că într'un anumit punct se construiește un pod în timp ce podul era ridicat în altă parte. Tot astfel se puteau reproduce sgomotele caracteristice ale mitralierei, tunului, sau ale mișcărilor executate de mari mase de tancuri.

războiului, toate națiunile participante sau neutre au adoptat pentru armatele lor uniforme de culoare kaki, verde sau albastră, pentru a face ca soldații să se confunde cu peisajul.

Acordând aviației un rol esențial, se puna în războiul trecut chestiunea de a ascunde observatorilor aerieri inamici realitatea situației terestre: aceasta cerea o mare cheltuială de inventivitate, de ingeniozitate și de viclenie. Serviciul de camuflaj francez a apelat atunci la câțiva pictori, sculptori și oameni de teatru. Printre aceștia a figurat și marele desenator Forain. Toți acești artiști au dus în noua lor preocupare o vervă îndrăcită, ca la teatru.

Viclenia cel mai des întrebuințată în cursul războiului trecut a fost aceea cu arborii falși. Imitând exact silueta unui copac aflat pe câmpul de luptă, arborii falși aveau în interiorul lor o carcasă de fier și un observator; toate acestea erau transportate în timpul nopții în locul modelului care fusese tăiat încetul cu încetul. Postul de observație putea fi astfel mutat până în apropiere de liniile inamicului. Copacii poștiști au fost întrebuințați pentru prima oară în anul 1915, iar în 1917 toți îl întrebuințau în mod curent.

O serie întreagă de substituiți nebănuite s'au făcut în „țara nimănui”. Cadavrul rău mirositor al vreunui cal dispărea în timpul nopții, fiind înlocuit cu un cadavru identic, însă artificial și fără miros în care se afla un post de observație. Câteodată obiecte nemiscate își schimbau locul. O mică bisericuță de lângă Chemin des Dames a fost dărâmată în timpul nopții și reconstruită la o distanță de 400 de metri pentru a abate, pentru patruzeci și patru de ore, tirul artileriei inamice.

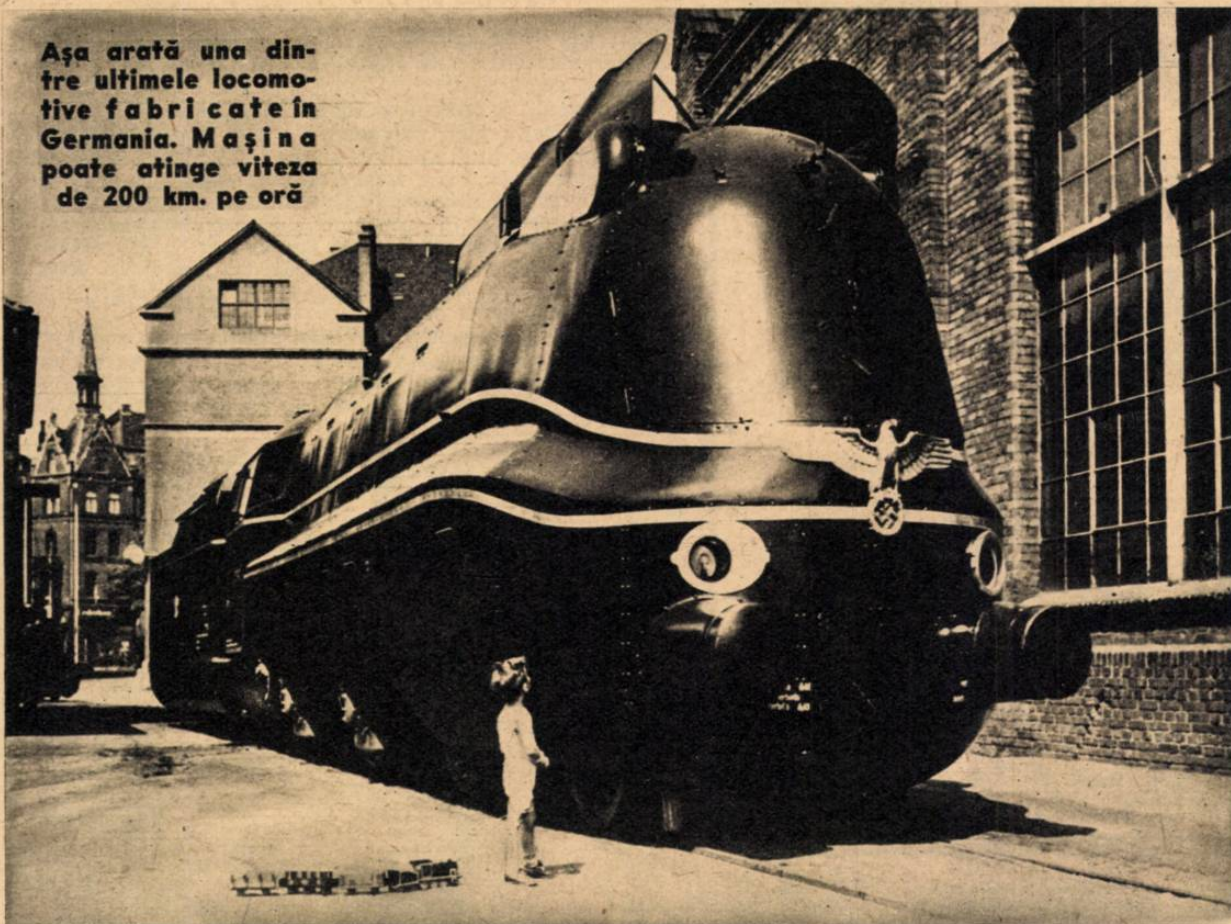
Tot în războiul trecut, podul dela Saint-Dié, pe care treceau numeroase trupe, se afla în câmpul observatorilor germani. Comandamentul francez a expus pe parapetul podului un decor imens care înfățișa peisajul ce se putea vedea când podul era liber. Stratagema a reușit foarte bine și evacuarea a putut fi făcută. Faptul a putut fi confirmat și de rapoartele germanilor.

Piese false de artilerie, găurile false, falsele depozite de muniții, baracamentele poștiști toate acestea au abundat în timpul războiului trecut. Și rezultatele obținute de toate aceste



Dreapta: Cazemata bolșevică, construită în formă de colină, spre a deruta bombardamentele aviatice

Aşa arată una dintre ultimele locomotive fabricate în Germania. Maşina poate atinge viteza de 200 km. pe oră



Cum Va

UMANIZAREA AUTOSTRADELOR

Autostradele create de germani înainte de războiu şi chiar în cursul ostilităţilor din Răsărit, vor uşura în mod considerabil comunicaţiile europene. Ţesătura compactă de autostrade din Germania, care s'a extins atât de mult, va continua să se întindă în direcţia celor patru puncte cardinale. Această împrăştiere de reţele poate fi constatată de pe acum pe întreg spaţiul rusesc cucerit de trupele germane. Câteva braţe ale autostradelor se îndreaptă spre Sud, spre Atena, spre Sofia, cuprinzând în traseul lor şi statele balcanice. În Franţa, verticala Paris-Lyon-Marsilia va completa sistemul de şosele. Autostradele viitorului vor fi probabil cu totul diferite de acelea ale prezentului, căci folosirea lor în timp de războiu le-a arătat dezavantagiile.

Trasate cu rigla, riguroso geometrice şi monotone, ele exercită asupra şoferului o influenţă nefastă. S'a constatat că şoferii cari au de străbătut peisagii monotone, sfârşesc prin a cădea într-o somnolenţă dintre cele mai primejdioase, din care rezultă accidente grave.

Pentru a face faţă acestei primejdii, tehnicienii şoselor au apelat la psihologi şi la fiziologi, cari au fost de părere că pentru a evita accidentele se impune modificarea traseului autostradelor. Acestea vor fi pe viitor sinuoase şi vor îmbrăţişa pe cât posibil peisajul caracteristic al terenului. Autostradele nu vor mai fi creaţii ar-

DIN infernul care domneşte astăzi pe pământ se va ivi o lume nouă în care oamenii vor cunoaşte poate fericirea. În trosnetul marilor explozii, printre pocniturile mitralierelor, în foametea şi mizeria care a cuprins mari părţi din planetă, lumea de mâine se naşte din lumea care se prăbuşeşte sub loviturile marilor forţe militare ale puterilor Axei.

Oricât de paradoxal pare acest lucru, el este totuşi adevărat: mijloacele de distrugere pe care oamenii le-au descoperit pentru a duce războiul, vor servi mai târziu la consolidarea lumii noi care se va naşte după pace.

Trecerea Atlanticului în avion, care acumcincisprezece ani când a fost efectuată de Lindbergh, era un mare eveniment, a devenit astăzi un fapt banal pentru avioanele germane cu rază mare de acţiune care fac poliţia oceanului.

De-alungul deşerturilor, junglilor şi stepelor, peste munţi şi dealuri, căi ferate şi şosele se construiesc în grabă pentru a fi folosite de coloanele de muniţi, de alimente şi de soldaţi.

La sfârşitul războiului toate aceste noi căi de comunicaţie, aeriene, terestre şi maritime vor fi folosite în scopuri de pace. Maşinile a căror viteză au micşorat simţitor dimensiunile globului nostru atât de frământat de marşul armatelor combatante, vor lega cu uşurinţă, în timpul cel mai scurt, punctele cele mai îndepărtate ale planetei.

Autostradele, tunelurile submarine, canalele, căile secrete de navigaţie maritimă şi aeriană, vor înscrie pe harta pământului o reţea de linii care vor crea lumii o faţă nouă la sfârşitul veacului XX.

Între timp, anumite proiecte de transformare a vieţii popoarelor prin lucrări tehnice de mari proporţii au fost abandonate în cartoane. Ele vor fi reluate şi realizate cu noile mijloace de experienţe tehnice pe care omenirea le-a câştigat în uzinele de războiu şi pe câmpurile de luptă.

O parte din aceste proiecte sunt opere a căror realizare este în curs de execuţie, în regiunile controlate de puterile Axei. Pionierii, constructorii, inginerii maritimi şi cercetătorii de orice fel, n'asteaptă decât momentul când vor fi dislocaţi de pe fronturi pentru a-şi putea realiza planurile. Tehnicienii aceştia vor croi lumea de mâine. Vom încerca să ne imaginăm în cele ce urmează cum va arăta faţa lumii când pacea binefăcătoare va îmbrăţişa din nou pământul.

REŢEAUA FLUVIALĂ A EUROPEI

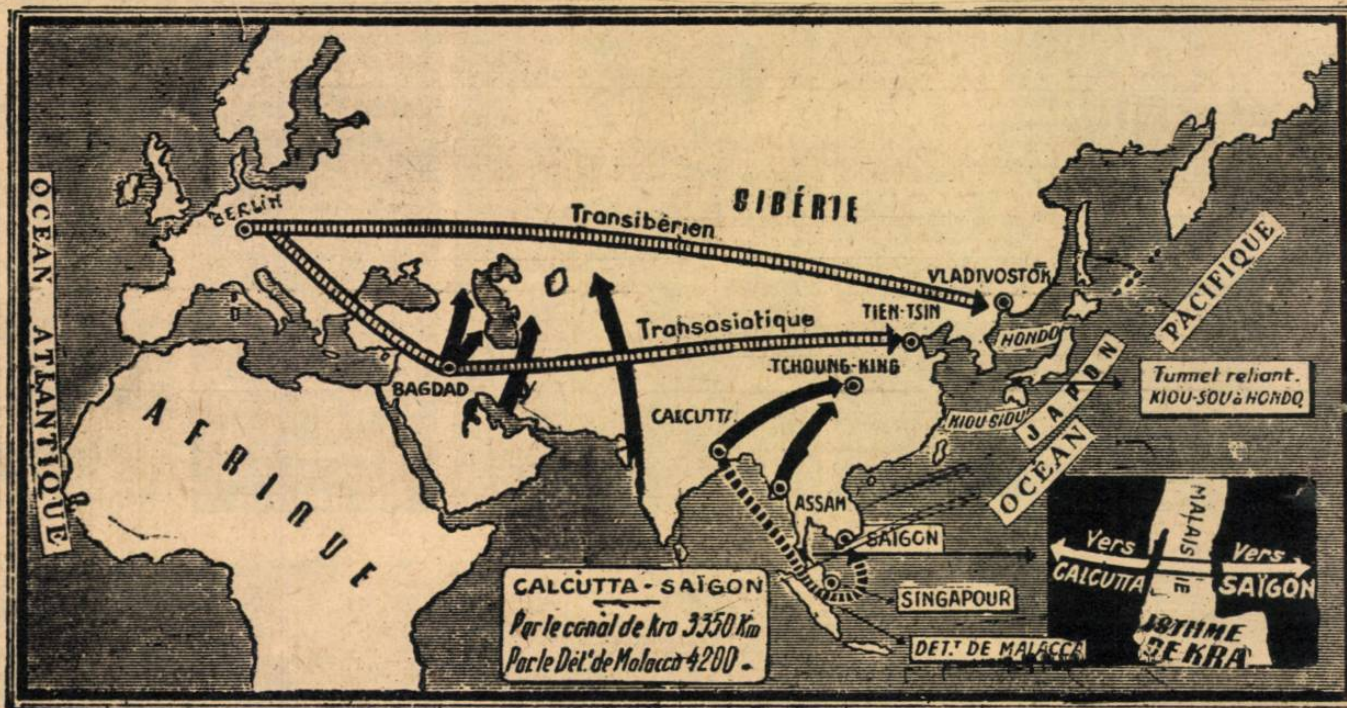
Cele trei mari fluvii europene, Rinul, Ronul şi Dunărea, care isvorăsc din Alpi şi se scurg în trei direcţii spre cele trei mări importante, Marea Nordului, Marea Mediterană şi Marea Neagră, vor fi legate între ele prin canale.

Printr'un sistem de canale bine pus la punct, aceste trei fluvii vor face legătura între toate mărilor care scaldă ţărmurile europene. După războiu, se vor putea vedea pe apele albastre şi limpezi ale Dunării imense flote fluviale care vor duce spre isvoare grâul şi petrolul Orientului Apropiat, pentru a reveni spre guri încărcate cu produse industriale ale oraşelor nordice.

Orientul va oferi Nordului produsele sale agricole şi petrolul extras din măruntaiele pământului, pentru a primi în schimb maşini, tractoare camioane, pluguri mecanice şi produse manufacturate din centrele industriale din Nord.

Canalul care va lega Rhonul de Rin va transforma Rheonul în cea mai importantă arteră de comunicaţie a Occidentului. Acest fluviu va face legătura între câmpiile mănoase ale Rusiei şi coastele Oceanului Atlantic.

Pe de altă parte fluviile din Germania vor fi legate prin canale de apele care străbat vasta întindere teritorială a Rusiei.



Schiţa viitoarelor căi de comunicaţie terestră între Europa şi Asia, văzută de o revistă franceză

tificiale şi nenaturale, ci vor încadra perfect în ambianţa naturală.

VOR CADEA FRONTIERELE ENERGIEI ELECTRICE

Germanii sunt autorii unui plan deosebit de interesant în ceea ce priveşte folosirea şi distribuirea energiei electrice în cadrul noii Europe. Până acum exploatarea isvoarelor de energie electrică s'a făcut în cadrul organizării statelor naţionale: fiecare ţară producea şi consuma ea însăşi electricitatea necesară. Ceasul păcii va pune capăt acestei stări de lucruri, suprimând frontierele şi creind condiţiile necesare pentru folosirea comună a isvoarelor de energie aflate pe solul Europei. Una dintre realizările cele mai interesante ale veacului nostru, va fi, neîndoindu-ne, exploatarea de către toate popoarele europene a forţelor hidraulice ale continentului. Un proiect foarte precis este de acum stabilit în ceea ce priveşte Europa occidentală.

Cele două isvoare principale de „hulă albă” cum i se spune apei, se găsesc în Scandinavia şi în masivul Alpiilor. S'a calculat că Norvegia şi-ar putea mări de opt ori energia electrică ajungând la un total de 20 milioane kilowaţi. Cabluri de înaltă tensiune vor transporta curentul electric de 500.000 de wol până în regiunile cele mai îndepărtate. Un cablu colector european, nervul simpat al întregului sistem va uni toate reţelele electrice între ele, astfel încât principalele isvoare de energie vor putea la nevoie să-şi compenseze producţia.

Aşa dar, cu două uriaşe uzine electrice se va putea furniza întregii Eu-

Li Cumea DUPĂ RĂZBOI

rope energia electrică necesară iluminării orașelor, punerii în mișcare a uzinelor și a diferitelor mijloace de comunicație electrice ca trenuri, tramvaie etc.

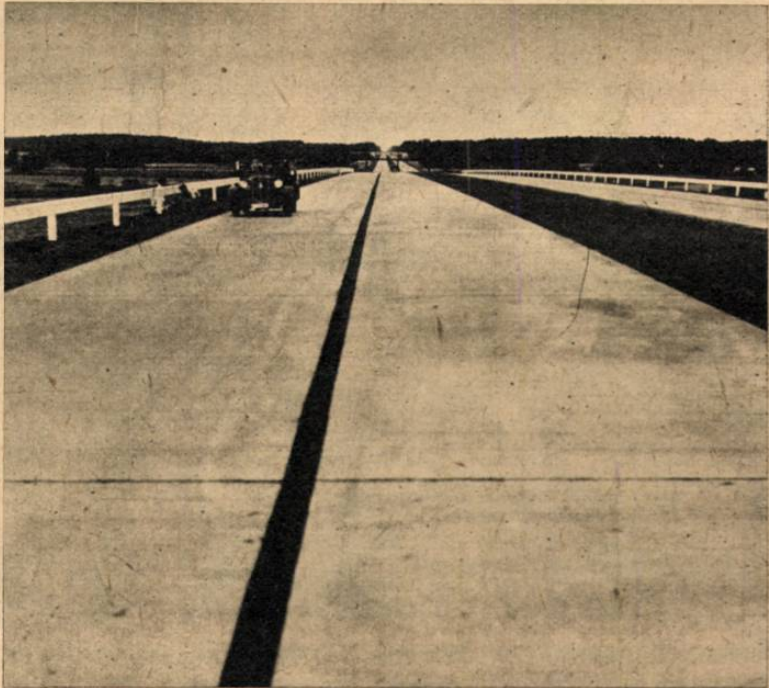
Canale, căi terestre, centralizarea producției de energie electrică, iată cele trei capitole importante ale metamorfozei apropiate a Europei. Desigur că și unificarea căilor ferate face parte din punctele programatice ale viitorului.

Se știe că ecartamentul de cale ferată din Spania și Rusia se deosebește de acela al restului Europei. Organizația Todt a realizat pe teritoriul ocupat din Rusia Sovietică, unificarea ecartamentului pășind astfel la soluționarea generală a problemei căilor ferate, care va căpăta soluția definitivă după încheierea păcii.

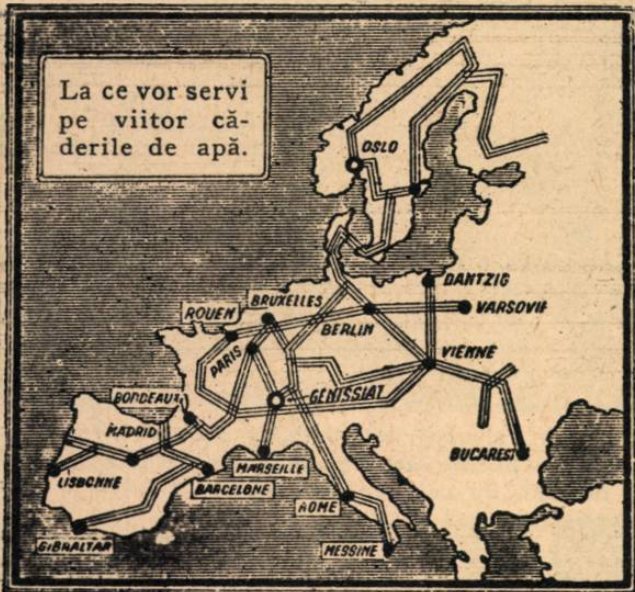
Pentru a face față măririi în raport geometric a populațiilor din anumite regiuni europene se proiectează vaste lucrări în Olanda și Danemarca în urma cărora teritoriul acestor țări să fie mărit cu terenuri furate valurilor mării.

În Italia există un proiect dintre cele mai interesante pentru colectarea gazelor interioare ale vulcanului Vezuviu, cu scopul de a le folosi la producerea energiei electrice necesare întregii peninsule.

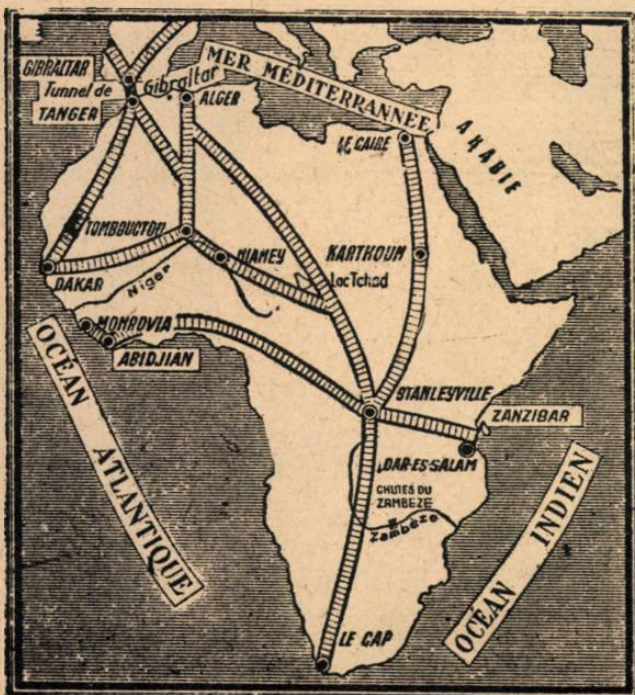
În ceea ce privește reformele urbanistice este cert că după războiu fizionomia marilor orașe europene se va schimba totul. Orașele care au suferit de pe urma bombardamentelor vor fi re-



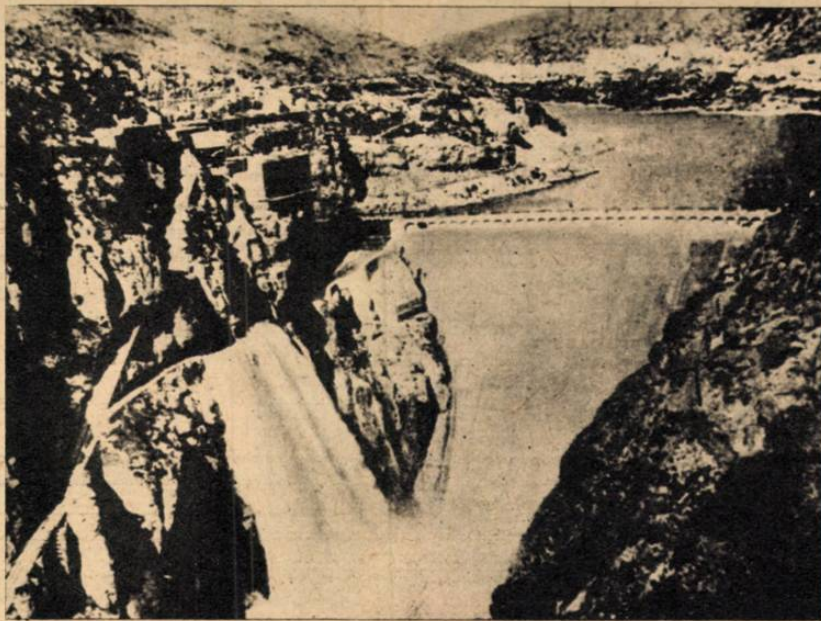
Autostradele viitorului vor părăsi peisajul monoton al câmpiei (stânga) și vor șerpi prin cele mai pitorești peisaje (dreapta) oferind conducătorului de automobil stimulentele de a fi mereu treaz și înviorat la volanul său



La ce vor servi pe viitor căderile de apă.
Rețeaua de cabluri de înaltă tensiune care vor răspândi în toată Europa curentul electric produs prin două mari căderi de apă



Căile care vor străbate continentul Africii, făcând legătura, prin tunelul Gibraltarului, direct cu Europa



O cădere de apă uriașă, a cărei energie va fi utilizată pentru furnizarea curentului electric de înaltă tensiune necesar continentului european

construite după principii urbanistice care vor purta pecetea veacului nostru de mari răsturnări politice și sociale.

TUNELUL GIBRALTARULUI ȘI TRANSAFRICANUL

Marile proiecte care vor schimba fața lumii se extind și asupra celorlalte continente. Astfel pentru a trece din Europa în Africa drumul cel mai scurt va fi tunelul săpat sub apele strâmtoarei Gibraltar. Acest tunel va fi construit la 53 de metri sub fundul mării și la 320 de metri sub nivelul apei. Calea ferată dublă sau triplă ce se va amenaja în tunel și care va face legătura între Europa, Africa și Asia, nu va da rezultate bune decât în funcție de adoptarea de către Spania a ecartamentului de cale ferată european. Grație tunelului, Dakar va fi legat prin drum de fier de centrele Europei și în general continentul negru, sărac în căi de comunicație va fi brăzdat în toate direcțiile de căi ferate. Transafricanul va deveni o realitate iar Transsaharianul la care lucrează specialiștii și muncitorii francezi încă dinainte de război, vor contribui la înflorirea economică a Africii. Bogățiile continentului negru vor deveni atunci izvoare de prosperitate generală iar Africa va fi ceea ce este prin condiția ei geografică, un continent frate al Europei.

În spațiul asiatic, japonezii au pus la punct planuri și proiecte dintre cele mai ingenioase pentru a reorganiza străvechiul continent. Se știe că japonezii au inaugurat tunelul submarin care leagă cele două insule meridionale ale arhipelagului lor. Kiu-Su și Hondo. Mulțumită acestui tunel legătura de cale ferată este asigurată între Tokio și Nagasaki.

Această operă are o valoare strategică și economică deosebită, căci ea marchează prima etapă pe calea unificării insulelor ce fac parte din arhipelag.

Cucerirea peninsulei malaeze a îngăduit specialiștilor niponi să studieze problema străpunerii istmului Kra pentru a face legătura printr-un canal, între golful Bengal și golful Siam. Canalul acesta va scuti vapoarele de a-și prelungi drumul prin strâmtoarea Malacca. Parcursul va fi micșorat cu 550 de mile.

Războiul a scos în relief importanța anumitor șosele și căi de comunicație terestră din spațiul asiatic, cum ar fi șoseaua din Burma, drumul dintre Assan și China, șoseaua care leagă Rusia de India prin Afganistan, șoseaua transiraniană stabilind comunicația între Rusia și Golful Persic. Toate aceste artere construite cu prețul unor eforturi considerabile, vor fi folosite după pace pentru

punerea în valoare a regiunilor asiatice devastate de război. Japonia are în privința acestor planuri bine studiate.

Și americanii ar avea anumite proiecte a căror realizare este însă în funcție de importanța pe care o vor avea Statele Unite după război.

Unul dintre aceste planuri prevede construirea unui tunel submarin în strâmtoarea de Behring, pentru a face legătura de cale ferată între America, Asia și Europa.

Realizarea proiectului este în funcție de mărirea rețelei de căi ferate din America și de construirea problematică a Transamericanului.

Vedeți dar că după război planeta noastră va putea fi străbătută în toate direcțiile dela un capăt la celălalt, datorită numeroaselor căi de comunicație terestre, maritime și aeriene într-un timp foarte scurt.

Deoarece mijloacele de locomotie de toate felurile au fost nevoite să-și mărească viteza pentru a corespunde ritmului agitat al războiului, este sigur că după război, omenirea își va da dintr'odată seama, de proporțiile reduse ale spațiului planetei noastre și cine știe dacă oamenii viitorului nu vor fi obligați să pună la cale cucerirea altor planete din sistemul solar sau poate și din alte sisteme mai îndepărtate de pământ.

Prin marile progrese tehnice ale veacului nostru dimensiunile planetei au devenit plictisitor de mici.



Grație rețelei vaste de cabluri electrice, șoselele vor fi luminate, în timpul nopții. „a giorno”



Fuehrerul primind, la Marele Cartier General, pe d. Subhas Chandra Bose, cunoscutul luptător și șef naționalist, hindus



Soldați italieni împărțind hrană gratuită copiilor din Atena



Fuehrerul Adolf Hitler, primul soldat al Marelui Reich, stând de vorbă cu Mareșalul Manerheim, primul soldat al Finlandei, cu prilejul zilei de naștere a Mareșalului.

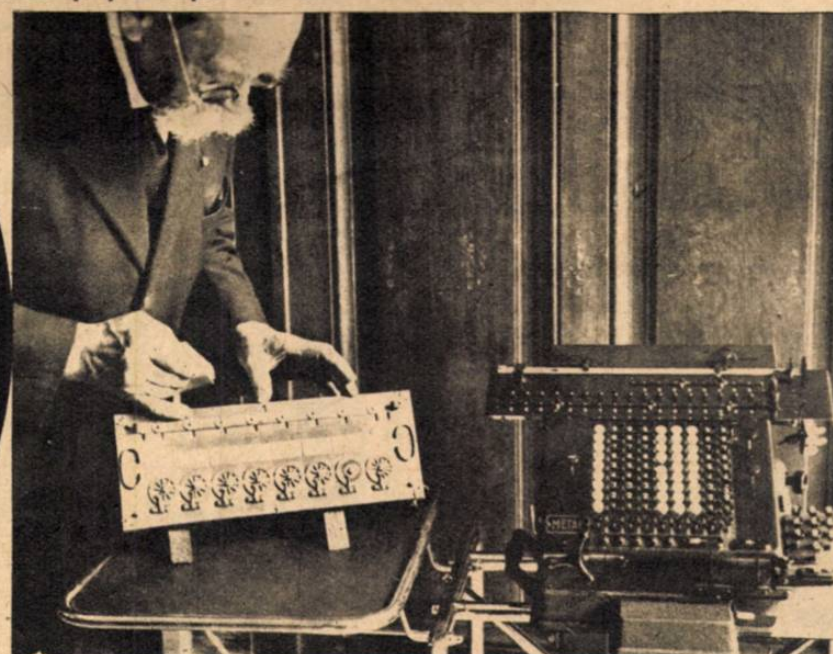
VICTORIOȘII DELA HARCOV



Feldmareșalul Von Bock, comandantul Suprem al trupelor germane care au câștigat bătălia dela Harcov



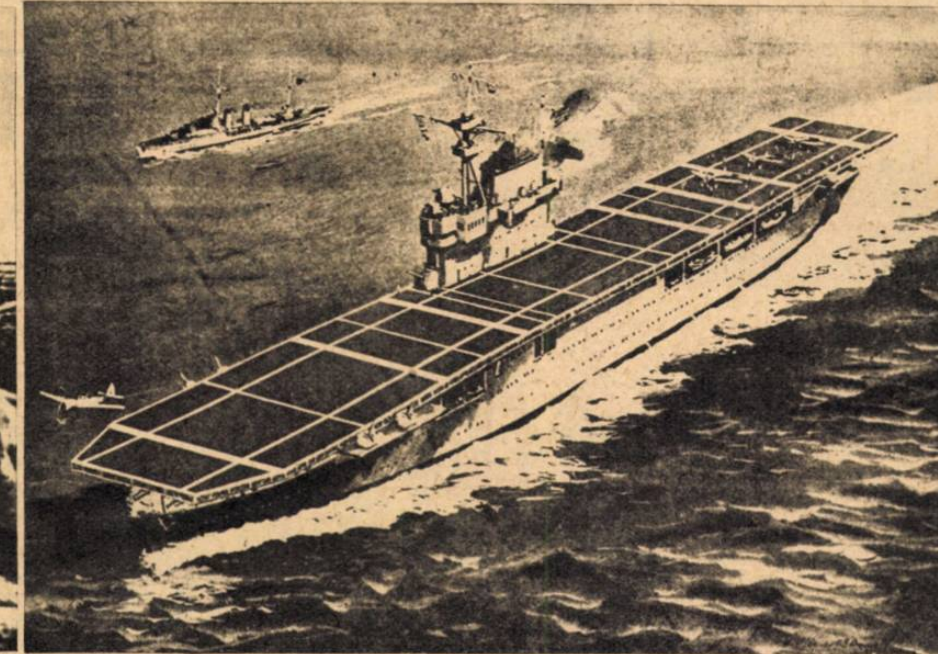
Generalul de Armată Von Kleist, care a avut un rol hotărâtor în bătălia de nimicire din acelaș sector



Cu prilejul tricentenarului mașinei de calculat, s'a deschis o expoziție retrospectivă la Paris, unde se poate vedea prima mașină, inventată de Blaise Pascal, alături de cea mai modernă



Intre două transporturi utile frontului, soldații germani se pun în slujba refugiaților ruși cărora le ajută să se reîntoarcă la căminurile lor, părăsite de frica bolșevicilor



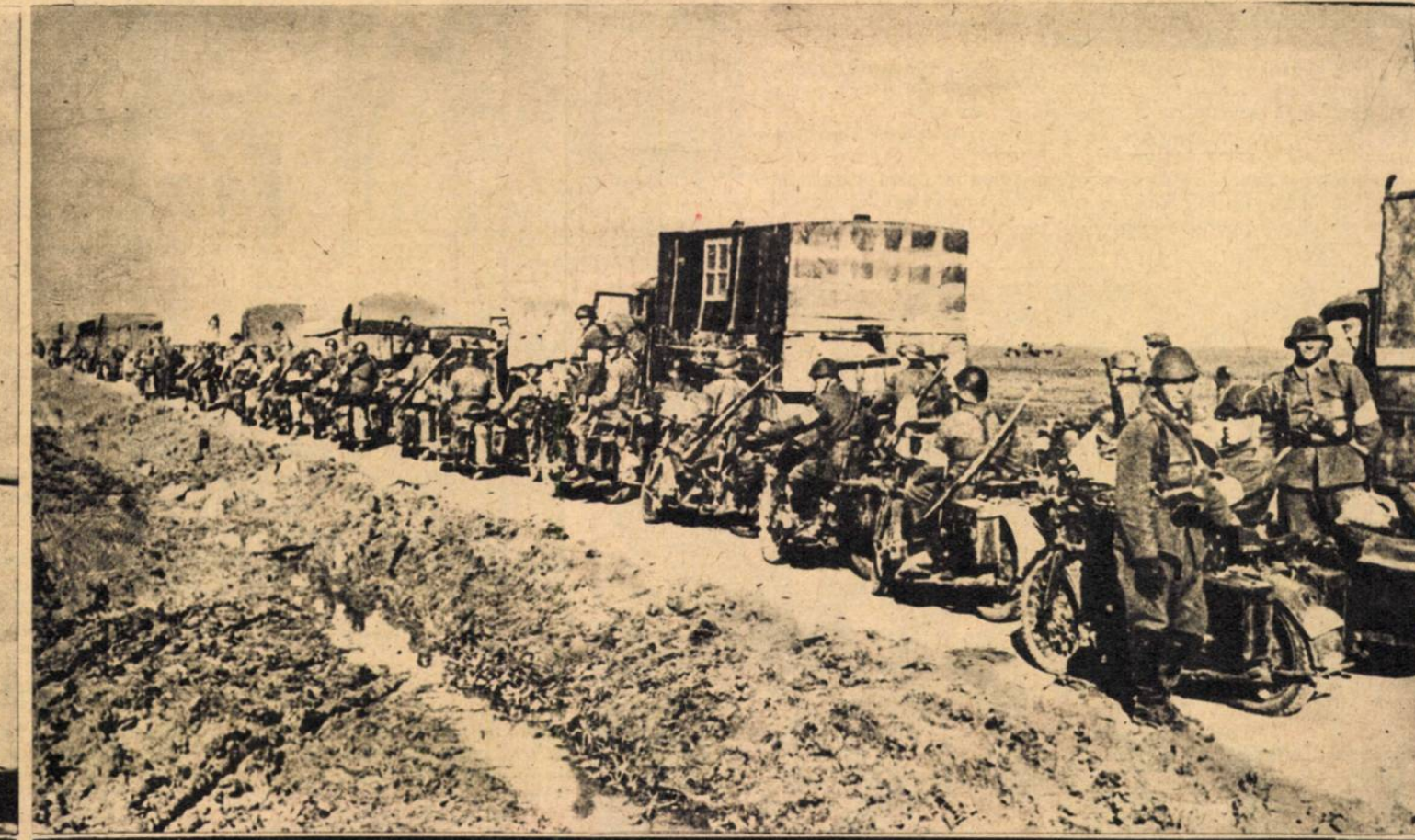
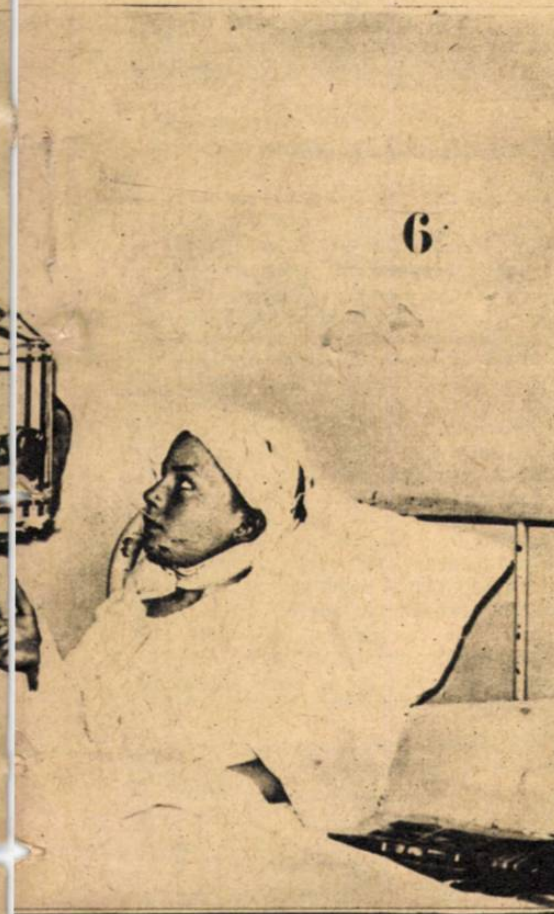
Vas pört-avion american de tipul „Enterprise” scufundat de japonezi în marea bătălie navală din apele insulei Midway



Coloană de trupe japoneze înaintând, pe o căldură toridă, sub umbra copacilor unei păduri, în provincia chineză Yunnan



Reprezentanți ai „Comitetului de Ajutorare” în Franța, vizitând unul din spitalele pariziene în care sunt îngrijite victimele raidurilor britanice



Coloană de motocicliști români pe drumurile Crimeei, după ce a participat la marea bătălie din peninsula Kerchi



Stânga: D. Gunjiro Matsuzaka era tocmai pe punctul de a fi servit de fiica-sa cu o farfurie de orez, când s'a dat prima alarmă aeriană la Tokio...

Aceste adăposturi sunt incontestabil cele mai frumoase și mai confortabile din lume. Totul a fost făcut pentru a determina pe japonezi să se ascundă în adăposturi. Poporul refuză însă să se apere pe motiv că soldații și aviatorii niponi întâmpină primejdii mai mari. Florile de cires, motiv decorativ des întrebuințat de pictorii naționali au apărut pe pereții sumbri de beton. Pentru a determina publicul să folosească adăposturile, ziarele au anunțat că și împăratul are un adăpost personal de care se va folosi la nevoie împreună cu familia sa.

Primul raid inamic a trecut fără a provoca pagube. Paznicii aflați în jurul palatului imperial n'au semnalat avioanele atacatoare care s'au mulțumit să se abată de-asupra mahalalelor fără să se apropie de centrul orașului. În timpul raidului, împăratul se afla la masa lui de lucru.

TREI TEATRE PENTRU 7 MILIOANE DE LOCUITORI

Atacul american n'a descusurat populația japoneză. De multă vreme la Tokio și în alte centre populate s'au luat serioase măsuri de apărare pasivă. Din ziua de 7 Decem-

orașului nu există decât trei teatre și câteva cinematografe care rulează filme vechi de ani de zile.

UN POPOR IN UNIFORMA

Piese reprezentate sunt alese pentru a întreține spiritul combativ al luptătorilor. Celebrul teatru Kabuki nu mai prezintă ca odinioară piesele de dragoste care-i formau repertoriul. El a început să reprezinte numai piese în care eroii vechilor legende eroico-războinice dau mai multe lovituri de spadă decât femeile lovituri de evantai.

Povestitorii de istorii s'au grupat și ei într-o asociație patriotică pentru a justifica oarecum meseria lor frivolă. Povestitorii aceștia sunt de fapt o formă în care trăiesc în Japonia poezii populare,



Cadeți japonezi în timpul unei ceremonii tradiționale pentru preamărirea eroilor morți altădată pentru patrie

ÎN TARA DISC

RAIDUL avioanelor americane de-asupra orașului Tokio a avut cel puțin acest rezultat: de a face celebru pe d. Gunjiro Matsuzaka. D. Gunjiro a avut privilegiul de a primi pe terasa casei sale două bombe incendiare. El însuși a rămas înmormântat timp de 20 de ore printre dărâmături până când brigăzile numite „Tonarigumis” l'au scos de sub dărâmături împreună cu familia sa.

Reporterilor care au venit să-i ia un interview, acest Lazăr înviat le-a împărtășit impresiile sale: Eram tocmai pe punctul de a înghiți o farfurie de orez în tovărășia nevastei și celor trei fete ale mele, când auzii sirenele de alarmă. Aproape în aceeași clipă două „afurisite bombe” au atins casa mea. Am fost îngropați sub dărâmături unde am așteptat calmi ceasul eliberării. Am așteptat cu calm căci știam că persoanele noastre au o valoare foarte modestă.

Calmul și sângele rece al d-lui Gunjiro sunt caracteristice pentru atitudinea arătată de populația japoneză în timpul primului bombardament aerian.

Când sirenele au început să urle era aproape de miezul zilei. Străzile erau pline de muncitori și de funcționari care se înapoiau la casele lor venind dela muncă.

Nimeni n'a crezut că alarma era reală. Dela începutul războiului autoritățile au mai făcut câteva exerciții de apărare pasivă pentru a obișnui populația cu măsurile de apărare.

Abea la primele bombe cei ce se aflau pe străzi și-au dat seama că era o alarmă serioasă.

Tramvaiele și autobuzele s'au oprit imediat și mulțimea îndemnată de echipele de „Tanarigumis” un fel de poliție antiaeriană, a intrat în marile adăposturi construite cu mult timp înainte de războiu.



Sus: Copii japonezi cari n'au teamă de atacurile aeriene, se joacă liberi în Parcul Național din Tokio

Stânga: Tineri japonezi cari n'au putut urma școala, luând lecții de aritmetică în aer liber



brie capitala imperiului și-a căpătat aspectul de războiu. Cu toate șansele reduse ale unor bombardamente nocturne, măsurile de camuflaj au fost aplicate cu strictețe.

Strada Ginsa, cel mai frumos bulevard al capitalei, și-a stins luminile. Terasale celor mai mari cafenele sunt populate cu umbre. Umbre rare, ce-i drept, căci japonezii nu se gândesc la distracții în vreme de războiu. Localurile de dans au fost interzise, iar restaurantele și celelalte localuri se închid la orele 10 seara. Pentru cele 7 milioane de locuitori ai

sau aezii, pe care-i întâlnim la toate popoarele vechi și mai ales la greci.

Atmosfera marelui oraș s'a schimbat cu desăvârșire dela declararea războiului. Străzile sunt mai puțin frecventate; circulația este rară. Numai automobilele miniștrilor, ale înalților ofițeri și demnitari, ale corpului diplomatic, au voie să circule fără restricții de consum.

Particularii nu se mai pot servi de automobilele lor dacă nu le-au adaptat consumului de gazogen. Taxiurile primesc o rație lunară de benzină, ceea ce nu le permite de a face curse lungi. Este interzisă întrebuințarea mașinilor pentru a merge la teatru sau în vreun alt loc de distracție. După ocuparea Indiilor Olandeze și a puțurilor de petrol din Malezia, automobilii japonezi se așteptau ca o parte din măsurile restrictive să fie ridicate. Nu s'a întâmplat așa ceva. Guvernul a anunțat că noile surse de petrol vor fi utilizate exclusiv pentru nevoile armatei.

UN POPOR IN UNIFORMA

Caracteristica cea mai frapantă pe care o prezintă populația primului oraș al Japoniei este adoptarea unor uniforme pentru bărbați și femei. Pe vremuri numai 10 % din femei purtau tradiționalele chimonouri, restul îmbrăcându-se europenește. Astăzi aproape toți trecătorii sunt îmbrăcați cu costume tăiate în același fel și cu stoffe de aceeași calitate. Propaganda pe care guvernul a făcut-o de ani de zile de războiu. Bărbații au adoptat costume de culoare kaki care amintesc de uniforma soldaților. La marile festivități naționale protocolul prescrie japonezului să vină îmbrăcat în costume naționale. Marele maestru de ceremonii dela curtea imperială a anunțat recent că împăratul admite ca invitații săi dela garden-partiurile organizate pe peluzele palatului, să poarte, dacă vor, costumul național. Totuși redingota este obligatorie pentru toate persoanele primite în mod oficial de împărat.

Pentru a satisface preocuparea japonezului de a fi îmbrăcat după împrejurări, s'au adoptat în mod general anumite semne de carton care se poartă pe costumul național. Un disc negru pentru ceremonii funebre, un disc roșu pentru nunți, un disc galben pentru slujbe religioase și așa mai departe până la discul care anunță că japonezul a plecat la clubul său sportiv. Această inovație permite japonezilor să aibă o întreagă „garde-

robă" în portofelul lor, putând să-și schimbe „costumul” de mai multe ori pe zi.

PROBLEMA ALIMENTARĂ ÎN TIMP DE RĂZBOIU

Costumul național al femeilor japoneze a fost stabilit de o comisie compusă din reprezentanții a zece orașe. Modelul adoptat este un compromis între rochia europeană și chimonoul național. Acest compromis a fost făcut de oarece chimonoul necesită prea multă stofă. De și japonezele au foarte dezvoltat simțul solidarității naționale, ele n-au adoptat rochia națională, preferând să poarte vechile și grațioasele lor chimonouri. Toate articolele de îmbrăcăminte au fost cartelate și raționate iar prețurile au fost fixate cu severitate.

Niciun negustor nu va depăși prețurile fixate de guvern căci dacă ar face-o, nu numai că ar suporta consecințele legale extrem de aspre dar s'ar supune disprețului publicului care l'ar considera drept un trădător al intereselor naționale.

În general, vitrinele magazinelor expun mărfuri standardizate al căror preț este foarte redus. Modistele nu expun și nu vând decât un singur model de pălărie care poate fi confecționat în trei culori tipice, negru, brun și bleumarin.

Placarde plasate în toate magazinele invită publicul să-și rezerve banii și economiile pentru cumpărarea bonurilor de apărare a imperiului. Publicul respectă și execută aceste îndemnuri căci magazinele sunt aproape întodeauna goale. Austeritatea s'a extins și în domeniul alimentar. Restaurantele au fost obligate să servească mese la preț maximal. Zahă-



Kimonourile naționale erau văzute, altădată, pe străzile orașelor nipone, alături de cele mai variate toalete moderne. Astăzi, femeile au adoptat voluntar și unanim kimonoul cel mai simplu

rul, cafeaua, ceaiul și chibriturile au fost de asemenea raționate deși Japonia în mersul ei victorios a cucerit vaste teritorii bogate în aceste materii. Carnea de balenă înlocuiește pe cea de porc. Poporul se hrănește cu orez și cu pește uscat sau sărat. În ceea ce privește orezul, datorită imenselor cantități capturate de armatele victorioase ale imperiului, porțiile au fost mărite

un lung șir de mese. În dosul meselor stau ofițerii care primesc cu o politețe desăvârșită darurile poporului. Este o lungă defilare de bărbați și femei din toate straturile sociale. Iată un industriaș care aduce un pachet pe care-l depune pe masă după ce a făcut numeroase reverențe. Ofițerul care-l deschide găsește 25.000 de yēni. Patru fete modest îmbrăcate, care par să fie lucrătoare într'o

DIPLINĂ VOLUNTARĂ

CUM AU SUPORTAT JAPONEZII PRIMUL ATAC AERIAN ȘI CUM SE COMPORTĂ ACEST POPOR, ÎN TIMP DE RĂZBOI



Dreapta: Centrul orașului Tokio, văzut din avion

Stânga: Odată pe an, pescarii japonezi traversează o apă purtând pe umeri templul în miniatură al zeului Tsukudajima



în mod considerabil. În același timp, prin prelungirea tratatului de pescuit japoно-sovietic, flotele de pescari nipone pot pescui în apele pline de pești ale provinciei maritime.

FIECARE VREA SĂ CONTRIBUE LA VICTORIE

Guvernul a dispus ca toate eforturile poporului să se îndrepte în mod exclusiv spre obținerea victoriei. Țigările de lux au fost scoase din comerț și s'au pus în consumație numai două tipuri de țigări. În același timp femeile și minorii sunt sfătuiți să nu fumeze pentru că muncitorii japonezi sunt ocupați cu altceva decât cu confecționarea țigaretelor.

O vizită la ministerul de război din Tokio poate lămurii pe oricine asupra jertfelor voluntare pe care poporul le acceptă pentru obținerea victoriei. Ministerul de război nipon, se află într'una din cele mai simple clădiri din capitală. Într'o sală mare, la intrare, vizitatorul vede



Muntele și vulcanul Fujiyama, fotografiat din avion, dela 250 km. distanță

uzină, au adus câteva pachete de vată și de bandaje și au depus pe masa ofițerului și o punguliță care conține câțiva yēni.

Omul de pe stradă știe că prin sacrificiile sale, care nu contează pe lângă acelea ale soldaților, idealul Japoniei va fi împlinit și actul ideal este noua ordine aviatică.



AVIATORÎ

salvate de la ÎNNEC

cel mai vechi mijloc de salvare este centura de înot, pe care fiecare aviator trebuie s'o pună înaintea decolării pentru un sbor deasupra mării și pe care fiecare o poate umfla la nevoie foarte repede chiar numai cu ajutorul forței plămânilor.

Obiecte mai mici de echipament sunt: busola, pentru facilitarea orientării și un săculeț special, care — dacă este rupt — colorează verzuî suprafața mării pe o în-

tindere mare și ușurează astfel misiunea aviatorilor care au plecat în căutarea camarazilor naufragiați.

În afară de acestea, aviatorii trebuie să poarte cu ei: alimente, un cuțit, un pistol cu traseuri luminoase pentru semnale și un pavilion de semnalment, adică o bucată de mătase galbenă de 1 metru pătrat, care se montează pe un suport lung de 1 m. dar care poate fi micșorat

Cu ajutorul centurei de salvare bine umflate, aviatorul naufragiat se poate menține câteva ore deasupra apei, dacă marea nu este prea agitată.

SECTORUL de luptă al aviației se întinde astăzi peste toate mările care înconjoară Europa. Avioanele zboară peste mări pentru a-și atinge țintele iar deasupra mărilor dau lupte aeriene despre care comunicatele militare ne înștiințează astfel: „5 avioane SPITFIRE au fost doborâte deasupra Canalului Mânecii, trei avioane germane nu s'au reîntors la baza lor. „Aceste avioane au fost doborâte în decursul luptei aeriene sau au fost atât de grav avariate, încât au trebuit să amerizeze, poate numai din cauza unui defect de motor sau din lipsă de benzină.

Când marea este liniștită, reușește câteodată chiar salvarea avionului, care este luat pe bordul unui vas auxiliar al marinei și transportat în patrie. Câteodată însă mașinile sunt pierdute. Dar ce se întâmplă cu echipajul?

Echipajul unui avion nu are, ca acela al unui vas de război, posibilitatea să se urce într-o barcă de salvare solidă. În cel mai bun caz echipajul avionului va dispune de o barcă de cauciuc.

Salvarea personalului în viață este însă o necesitate imperioasă, atât din punct de vedere umanitar cât și militar, căci piloții experimentați sunt mai greu de înlocuit decât mașinile pierdute.

Astfel se face totul pentru a asigura găsirea și salvarea echipajului.

În primul rând, echipajul trebuie să poarte totdeauna cu el barca de cauciuc sau sacul de salvare, care sunt umflate la caz de nevoie cu cartușe speciale sau prin simple foale. Cel mai important și



Barca de cauciuc este în stare să sustină tot echipajul unui avion amerizat forțat. Ea este umflată rapid cu ajutorul unui cartuș de aer comprimat.

Stânga: Centurile de salvare se pot umfla la nevoie și cu ajutorul forței plămânilor. Exerciții dese și menținerea în bună stare a obiectelor de salvare sunt condițiunile primordiale indispensabile pentru salvarea din naufragiu a aviatorilor căzuți în mare.

Dreapta: Înainte de a căpăta dreptul la zbor peste ape, aviatorii trebuie să facă, printre altele, și exerciții de umflare rapidă a bărcii de cauciuc.



până la 30 cm. spre a lua loc în buzunarul aviatorului. Toate aceste obiecte se găsesc de altfel numai în buzunarele largi ale halatului de aviator. Firește însă că și barca de cauciuc este prevăzută cu toate aceste obiecte și cu alimente.

În cazul unui amerisaj forțat, chiar dacă mașina este pierdută, mai există toate șansele ca echipajul, plutind în barca de cauciuc, sau menținându-se la suprafața apei cu ajutorul centurei de salvare, să poată fi găsit de avioanele plecate imediat în căutarea lor sau de vasele auxiliare ale marinei, care colaborează în mod aproape obicinuît la operațiunile avioanelor.

MARIA LANDROCK

NE VORBEȘTE DESPRE ULTIMUL EI FILM

Nunta SPANZURATULUI



detest luxul exagerat, preferând rochița „sport” și pantofii cei mai comizi; că-mi plac excursiile pe munți și că-mi doresc cu toată pasiunea un copil...

Mai mult și mai amplu într'adevăr nu putea să-mi vorbească Maria Landrock, fiindcă gongul anunță începutul reprezentației de gală a filmului, la care ea venise într'adevăr într-o rochiță de... sport.

Coresp.

Jos: Maria Landrock își iubește soțul, căminul, cinematograful și un... miel pe care l-a primit cadou dela o prietenă



Sus: Maria Landrock într-o scenă plină de umor și fantezie din ultimul ei film.

MARIA Landrock este una dintre cele mai proaspete și mai talentate actrițe ale studiourilor germane. S'a lansat dela primele filme turnate în studiourile Tobis și astăzi este considerată ca o adevărată vedetă, deși cariera ei de până acum nu numără prea multe producții. Ultima, în special, prezentată la Berlin sub titlul „Pedrosoll hängen” și anunțată bucureștenilor cu titlul „Nunta spânzuratului”, s'a bucurat de un succes extraordinar, contribuind mult la consacrarea interpretei principale.

„Câteva minute cât am putut să stau de vorbă cu ea — ne scrie corespondentul nostru cinematografic din Berlin — la premiera acestui film, Maria Landrock, care era însoțită de regisorul și soțul ei Veit Harlan, mi-a spus:

— Nu sunt obicinuită încă să dau interviuri, dar pot să-ți răspund la întrebările pe care mi le-ai pus și fără acest pretențios titlu, nu? M'ai întrebat dacă sunt căsătorită și-ți răspund ținându-mi... soțul la braț. Fără să mă întreb, îți voi spune, pe scurt, că-mi place enorm cariera pe care am îmbrățișat-o, deși am o emoție vecină cu leșinul la fiecare început de turneu; că sunt mai mult decât satisfăcută de reușita acestui ultim film al meu, pe care vei avea ocazia să-l vezi și d-ta peste câteva momente; că soțul meu, care a regizat producția, a fost de o pretenție aproape exagerată cu mine, în tot timpul cât am turnat în acest film; că m'am acomodat de minune cu partenerii mei. Nici nu concep dealtfel să nu te acomodezi cu un partener de talia lui Heinrich George, care pe cât știe să interpreteze de talentat un rol, pe atât cunoaște și arta de a-și menaja partenera, — adică de a nu o estompa cu masiva lui creație. Înșfârșit, pot să-ți mai spun, — tot fără să mă întreb, — că-mi iubesc tot atât de mult căminul ca și cariera; că

Heinrich George așa cum apare alături de Maria Landrock în ultimul film al lui Veit Harlan



Dreapta: Scenă senzațională din filmul „Nunta Spânzuratului” interpretată de Erich Fiedler, Ernst Legal și Franx Weber

Pag.

BI

No. 802

RELAȚIUNI CULTURALE INTRE POPOARE

Dela o vreme se simte tot mai mult oportunitatea ba chiar necesitatea de relațiuni culturale mai strânse între popoare: relațiuni care trebuie să formeze o premisă a ordinii noi care va da Europei pace și dreptate.

Viitoarea solidaritate care e pe cale să se înfăptuiască pe continentul european cere dela clasele conducătoare să se cunoască tot mai mult și mai bine, mai cu seamă dela generațiile tinere, cărora le revine sarcina de a conduce mâine viața socială în diferitele țări astfel încât viața din Europa întreagă să se desvolte într'un mod coordonat.

Cunoașterea care se recere numai este aceea care permitea turistului de tip vechi de a formula sentințe asupra unei țări străine după ce a străbătut în iuțea trenului sau a automobilului o regiune oarecare, a admirat vre-o operă de artă sau a frecventat vreun local caracteristic sau a asistat la vre-o sărbătoare tradițională.

Cunoașterea care se impune trebuie să fie mai cu seamă cunoașterea spiritului care caracterizează un popor și îndrumază dezvoltarea în timp; trebuie să fie așadar cunoașterea istoriei intelectuale și morale din documente și monumente care mărturisesc dealungul secolelor trecutul unui neam și lasă să se vadă viitorul fidel și coerent caracteristicilor spirituale care dau formă politicii și artei, geniului și muncii.

Țările cele mai bogate în documente și monumente ale unei istorii glorioase sunt de fapt acelea care au simțit că au o înaltă datorie socială a unei solidarități europene, de a deschide, cu o generozitate nerăbdătoare, sufletul lor unor popoare străine, care prin puterea spiritului poruncitor al acelei solidarități, vor contribui mâine să o cimenteze și consolideze.

Era natural și fatal ca între țările europene, Italia să atragă primele grupuri de turism cultural european. Puțini privilegiați, printre cei mai mari ai fiecărui neam, au precedat aceste grupuri ale modernei mișcări turistice spirituale: o călătorie în Italia a reprezentat întotdeauna pentru ființe superioare o potolire a nevoilor intelectuale, realizarea unui vis ideal.

Dela Wolfgang Goethe până la Taine, dela Charles Dickens până la Emil Castelar, dela Majkov până la Ruskin, dela Shelley până la Schumann, dela Byron până la Bourget, până la alte sute de reprezentanți însemnați ai spiritului european, fiecare țară a Continentului a trimis, în decursul secolelor pe fiii săi cei mai mari să se adape la „hrana vitală” pe care natura, istoria și arta Italiei au asigurat-o din belșug civilizației europene.

Nu e nevoie de a aminti aci laudele pe care dintre cei mai mari artiști și oameni politici savanți iluștri și economiști, recunoscători geniului italian i-au ridicat e deajuns să amintim numai că ecoul neconținut al acelor laude entuziaste a contribuit deasemenea la formarea turismului modern cultural către Italia mama civilizației.

Azi nu mai e vorbă de a aprecia călătoria unei singure persoane la izvoarele spiritului european, ci de a scoate la iveală marea valoare a instituțiilor culturale pe care le-a organizat Italia de mai mulți ani, pentru a oferi străinilor care tot mai numeroși se îndreaptă din toate țările pentru a cunoaște viața spirituală în decursul secolelor și pentru a trage folos din elementele vitale pentru evoluția civilizației europene în ordinea cea nouă.

Cel ce cunoaște numeroasele cursuri de cultură pentru străini, înființate de Italia în principalele sale centre de studiu, știe că mai cu seamă din însăși părerile străinilor care le frecventează se poate confirma înalta valoare pentru reînnoirea spirituală a Continentului nostru. S'ar putea afirma că clasa superioară conducătoare de mâine a unei țări europene ar prezenta o lipsă foarte gravă dacă ar ignora documentele, monumentele civilizației italiene puse cu atâta generozitate la dispoziția fiecărui cercetător de către Italia fascistă.

Roma oferă cursuri permanente de limbă și cultură italiană în toate anotimpurile. Florența nu numai că pune la dispoziție Universitatea sa dar predă și cursuri de pictură și sculptură în Institutul regal de artă și cursuri de istoria muzicii și dicțiunii.

Neapole oferă un curs de arheologie în Muzeul său național și Venezia un curs de limbă și cultură italiană.

Siena, pe lângă cursuri de limbă și cultura italiană, mai oferă în Academia muzicale chigiana, cursuri de muzică.

Centre de frumusețe oferă nu numai farmecul petrecerii dar și atracțiunea intelectuală de cursuri de limbă și cultură italienească, ca d. e. Stresa pe Lago Maggiore.

Centre de lucru genial, ca Faenza, oferă vara cursuri de istoria și tehnica ceramicii, artă care se fălește în Italia de o tradiție totdeauna vie.

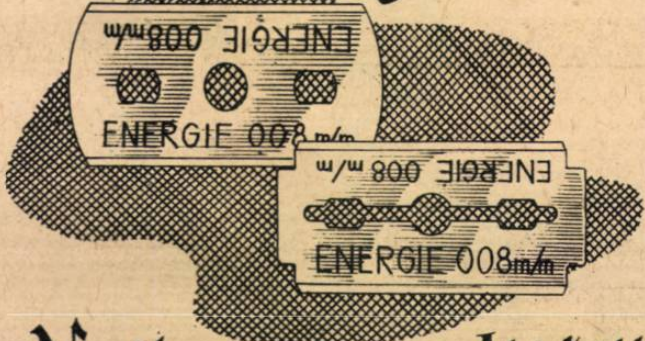
Dar precum se știe, Italia se mândrește la Perugia cu o Universitate splendidă pentru străini, unde pe lângă cursurile de limbă și literatură sunt organizate cursuri de înaltă cultură, de istoria politică și de istoria artei; totul e un complex de predare care atrage din toate colțurile lumii cercetători care să se adape la izvoarele principale ale civilizației europene.

Originala Universitate din Perugia, una din instituțiile pe care regimul fascist a oferit-o cu atâta generozitate noui solidarități între popoare, este totdeauna foarte frecventată de alumni din naționalitățile cele mai diferite, cari în ambianța atât de atrăgătoare a Umbriei verzi și însoțite, strâng între ei legături de o valoare socială de cel mai înalt interes actual.

Am amintit generozitatea Italiei fasciste față de străinii care frecventează cursuri culturale atât de variate și interesante. Acestor străini se acordă de fapt reduceri pe căile ferate, intrare liberă în toate instituturile de artă (muzee, galerii, monumente, desgrupări), ușurințe pentru a participa la manifestațiuni culturale și turistice, scutiri de taxe de poposire, în afară de concesiunile obișnuite ce se acordă tuturor turiștilor străini.

Este tot atât de natural cât și fatal ca oricare turist intelectual, căruia îi place să călătorească și din motive de sănătate sau de petrecere, să se îndrepte către Italia pentru a uni tot ce este util într'o rămânere în ambianța pe care natura și civilizația au făcut-o atât de ospitalieră cu cea mai mare desfătare spirituală de a culege ușor roadale cele mai prețioase ale civilizației europene în pământul care le-a dus la maturitate în decursul secolelor pline de glorie.

LAMA DE RAS
Energie



Noțiunea calității

NUMAI LA MAGAZINELE DE SPECIALITATE

CITIȚI

IN „SUPPLEMENTUL”
ACESTUI NUMĂR RUBRICA

„SĂ STĂM DE VORBĂ”

— REDACTATĂ DE —
JOSEPH DE SAXA

ag. 14



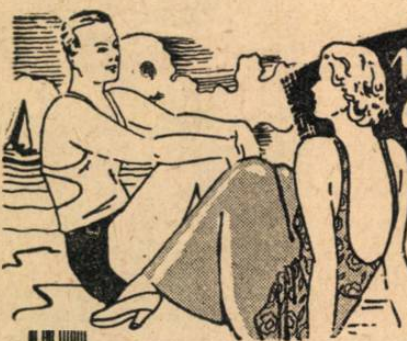
No. 802



Numai Crucea »Bayer«

vă asigură că tabletele Pyramidon
sunt veritabile și deci au un efect
bun asupra indispozițiilor și a
durerilor de cap.

Pyramidon
TABLETE



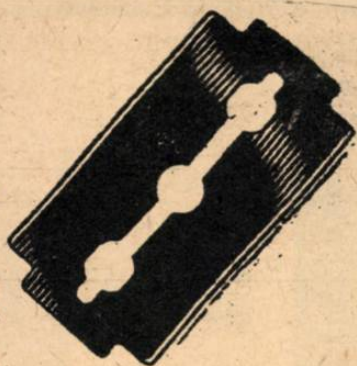
**nimic mai
de invidiat ca
TINERETEĂ și
VIGOAREA**

În momentul când te-ai
întors acasă și ai dat
iarăși peste viața como-
dă de totdeauna, câți
nu-și spun atunci: N'ar
fi fost mai bine să rămân acasă și să renunț la atâtea
cheltuieli? Astăzi se pot face băi de iod acasă, cu
o eficacitate de sută la sută. Sarea naturală de iod
de Bazna dă oricui posibilitatea unei cure de iod
în casă. Reumatismul, scrofuloza, durerile de înche-
ieturi și de oase, bolile de piele și de femei, sunt
radical tratate prin renumitele băi cu sare naturală
de IOD DE BAZNA. Se găsește de vânzare în pachete
originale a 1, 4 și 10 kgr. la farmacii și droguerii.

Sare de Jod de Bazna



Lama albastră Gillette



este lama de ras care satisface până și preten-
țiile cele mai dificile. Gillette lama care a apărut
cea dintâi în comerț, n'a putut fi egalată în
calitate nici până în prezent. Oțelul cel mai bun
și ascuțișul său fin transformă bărbieritul într-o
adevărată plăcere. Lama albastră Gillette este
accesibilă oricui, fiindcă grație superiorității și
durabilității sale, ea își merită pe deplin prețul.



Reumatismul și Guta cu 5000 de ani în urmă ?

Să nu credeți că titlul de mai sus este o greșală de tipar
reumatismul și guta sunt cu adevărat boli cunoscute din timpurile
cele mai vechi.

Scheletele desgropate după mii de ani au arătat științei
urme vădite care dau dovada că și lumea de atunci a fost chi-
nuită de boli reumatice și gutoase.

Față de lumea de acum 5 milenii, cei de astăzi au posibi-
litatea de a folosi pentru combatere un mijloc sigur: Tabletele
TOGAL.

Prin TOGAL durerile dispar și se redă vitalitatea bolnavului.
TOGAL-UL nu e dăunător nici unui organ.



Mereu fermecătoare
prin parfumul rafinat al
Apei de Colonia Tosca 4711

Succesul doamnei moderne
îl asigură Tosca



4711. **TOSCA**
EAU DE COLOGNE



Mușcata lui Miss Gladys



Gladys are la fereastră
O mușcată într-o gastră
Și așteaptă s'o încălzească
Soarele ca să'nflorească



Dar deși e primăvară
Plonă tot mereu afară.
Soarele nu strălucește
Și mușcata se-odilește



Gladys ia mușcata'n casă
Tristă o pune pe masă
Lângă pantofiorii ei
Ce lucesc plini de scântei



Și, lumina lor de soare
A trezit micuța floare
Crema Gladys minunată
A'nviat mica mușcată

Vrei pantofii
mult să ție ?
la Gladys
la prăvălie
Dă mai mult
un leu, chiar doi
Decât să iei
ghete noi



ACTUALITĂȚI



DI. General Mitrănescu Florea, comandantul unei glorioase armate române care a luptat la Kerci, la un post de comandă cu DI. General Avramescu



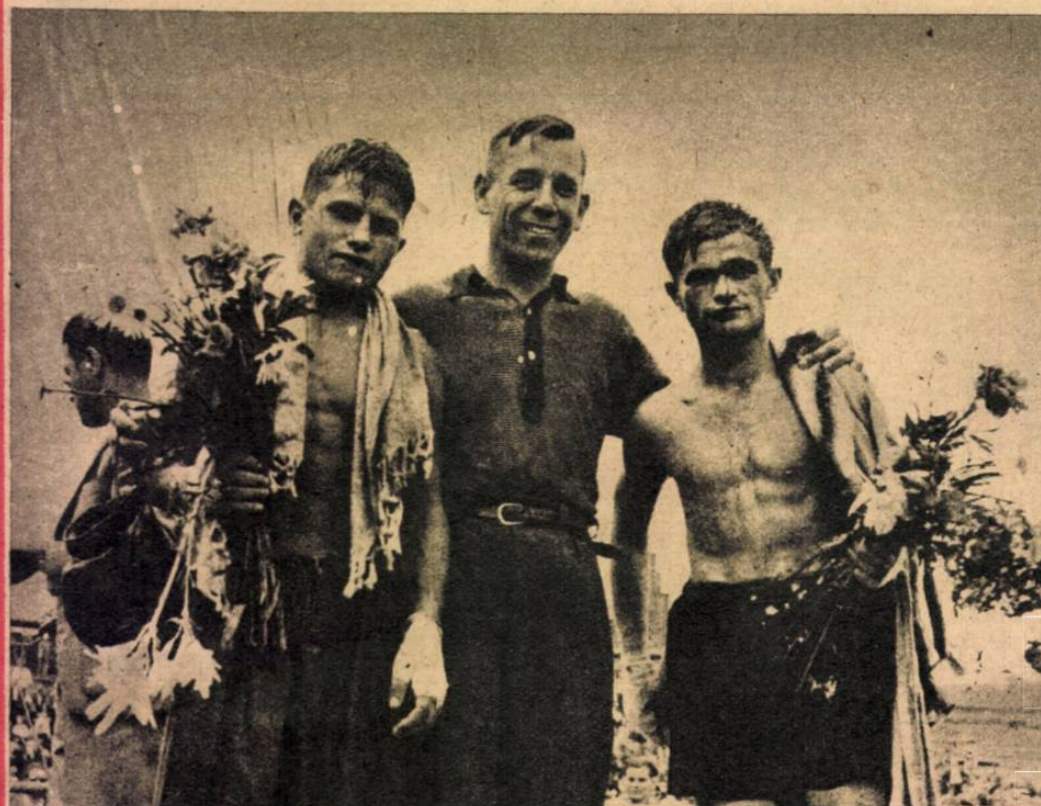
D-na Maria Mareșal Antonescu asistând la solemnitatea punerii pietrei fundamentale a bisericii din comuna Tudor Vladimirescu



D-na Mareșal Antonescu cununând pe invalidul Gheorghe R. Gheorghe din comuna Sărățeni (Ialomița)



Gazetarii italieni care ne-au vizitat țara, fotografiați în portul Odesa



Boxerii Chiriac și Lăzărescu după terminarea match-ului în care s'a disputat — Duminică dimineață — titlul de campion



După finala Cupei Basarabia, căpitanul echipei de foot-ball „Rapid” primind trofeul câștigat

DOUA REVISTE COMPLETE IN ACELAS PRET



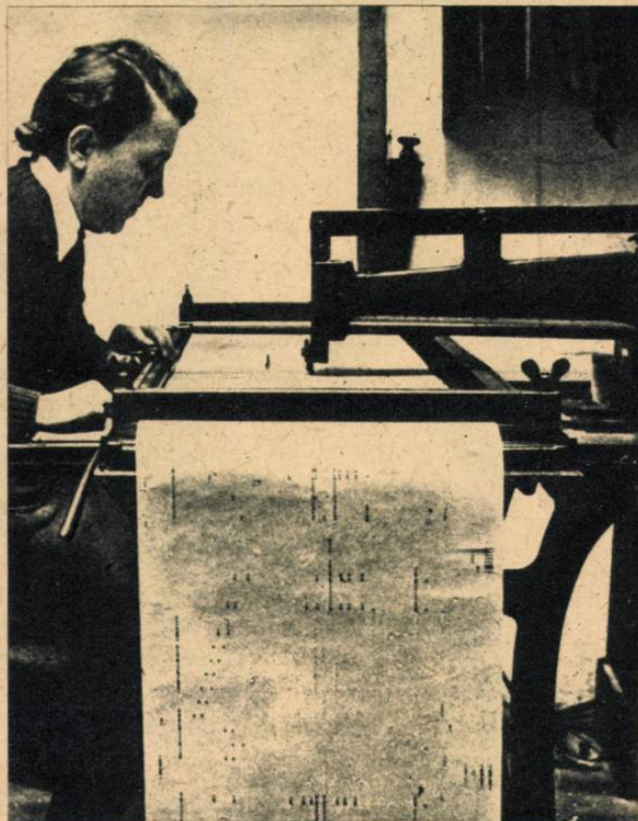
25 Iunie - 1 Iulie 1942
NR 803 - ANUL XVI
- 20 LEI -



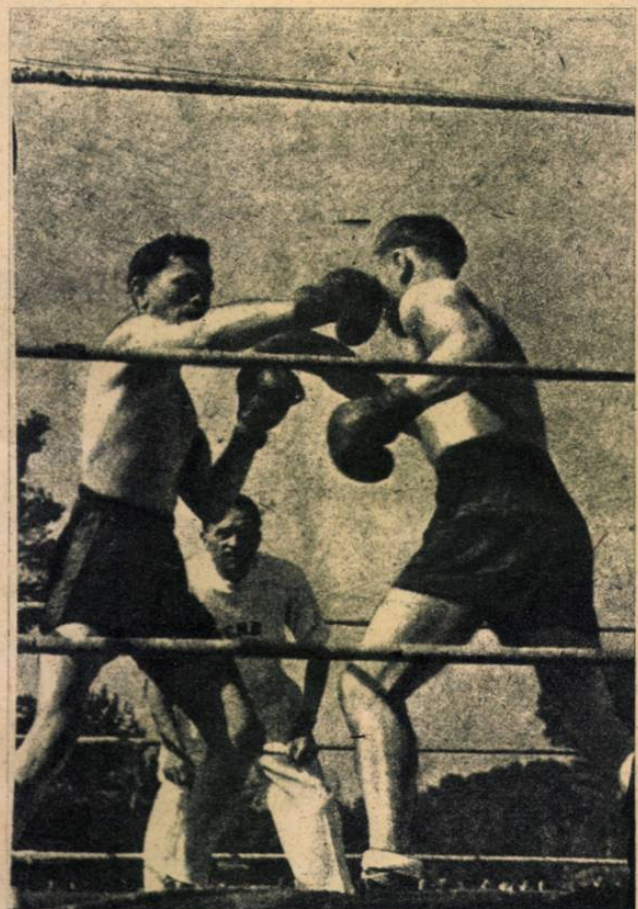
MAREȘALUL ANTONESCU ȘI
GENERALUL MANNSTEIN IN-
SPECTAND TRUPELE DIN
CRIMEEA

(Foto: P. P.)

*Dacă
sunteți
curioși*



Muzica mecanică e în mare vogă, în străinătate. Vedem mai sus un atelier în care se imprimă notele speciale, menite a fi redată apoi de instrumente, grație unui mecanism electric.



La Toulon a avut loc matchul de box între campionul Franței la categoria cocoș, Pierre Louis (stânga) și Fayand (dreapta), boxeurul care deține nu mai puțin de 78 victorii consecutive. Cu tot acest excepțional palmares al rivalului său, Pierre Louis a reușit să-și conserve titlul.



Un inventator din Götterborg a construit această bicicletă pentru două persoane, cu care are mare succes în penuria de vehicule de transport ce caracterizează actualitatea. Îl vedem pe inventator și pe soția lui făcând o cursă pe o astfel de bicicletă.



Știați că există și o meserie a „gustătorilor de... săpun”? Regele acestor „specialiști” este Josef Stöbel din Los Angeles, care, dintr-o... gustare, spune dacă săpunul va ieși bun și dacă vă face clăbuc suficient.



Sus: Când reușesc să scape de vigilența „politruclor” și să se predea, bolșevicii nu știu cum să-și mai manifesteze bucuria, lată un instantaneu concludent: un grup numeros de bolșevici cântă și dansează de fericire, după ce au scăpat de iadul sovietic, căzând prizonieri.

Ce înseamnă stâncile uriașe de granit din jurul Sebastopolului, în care au fost croite forturile și cazematele bolșevicilor, putem deduce și din această fotografie datând din altele vremuri, și în care vedem o biserică clopătită într-una din aceste stânci. Era pe vremea când în Rusia existau biserică în locul cazematei.





Tradiționalul concurs al chelnerilor parizieni a avut din nou loc pe străzile metropolei de pe malurile Senei



Un concurs nou și atractiv a fost acela al trăsurilor cu cai, care a avut loc în Montmartre și care a reînviat „pentru azi” și toaletele de odinioară



Sportivii parizieni și-au reinceput manifestațiile printr'un mare cross ciclo-pedestru disputat dela un capăt la altul al orașului

Reînvie PARISUL

RĂZBOIUL a aruncat, pentru scurt timp, un vâl de umbră asupra marelui metropole europene. Acum Parisul își reia locul în interesul general. Din nou se duce la Paris o viață intensă, activitatea normală fiind reluată în toate domeniile. Intreprinderile lucrează: ziare și cărți apar; se organizează expoziții și manifestațiuni sportive. Teatrele, operele, saloanele de artă, cabareturile, cinematografele și diferitele localuri, se întrec în a oferi cât mai mult publicului, iar vechii „ași” favoriți ai Parisului reapar în toate domeniile. Un intens schimb în toate domeniile cu Germania a ajutat la reînvierea metropolei de pe Sena. După cum grija și atenția autorităților germane au făcut ca lipsurile inerente stării generale de război să fie simțite cât mai puțin de populația marelui oraș.

Jos: La muzeul Galliéra, s'a deschis o expoziție cu desene făcute de copii, în onoarea Mareșalului Pétain



Dacă n'ar fi camuflajul, pe care-l impune amenințarea bombardierelor britanice, aspectul de noapte al Parisului ar fi același cași înainte de război.

S'ar putea spune chiar, privind energia și vitalitatea cu care populația și-a reinceput munca și viața obicinuită, că Parisul tinde a deveni în scurt timp mult mai prosper și mai animat ca altădată, — mai ales comparându-l cu aspectul de toropeală și decădere din ultimii zece ani.

Parizienii au dovedit că știu să se amuze dar știu și să muncească, atunci când sunt conduși de o minte înțeleaptă, care nu urmărește altceva decât redresarea și binele țării. Căci și la Paris, ca pretutindeni, spiritul Mareșalului Pétain constituie călăuză de fiecare zi a noiei vieți franceze.

Jos: Ambasadorul De Brinon privind o vitrină aranjată de tineretul parizian „pentru Franța și pentru Mareșalul ei”



Intre actorii parizieni și cei germani se fac dese schimburi, atât în domeniul teatral cât și în cel cinematografic. Vedem mai sus o trupă franceză fotografiată după ultimul spectacol dat la Paris și înainte de a se imbarca pentru un lung turneu teatral în Germania



Madame Ciang-Kai-Cek

ACUZA...

..iar Ciang-Cen spune englezilor adevărul în față

DACA n'ar avea cele trei stele pe uniforma lui de culoare gri-deschis s'ar crede că este un simplu soldat. Este totuși un general! Ochii negri, foarte mari, cu o strălucire deosebită, vestesc pe omul obișnuit să comande. Fața îi este o tinerețe extraordinară. Este atât de netedă, de fragedă, încât pare acoperită cu lac. Mustața tăiată la capătul buzelor pare blondă. Urechile sunt puțin cam lungi. Pe ele se sprijină o caschetă din acelea purtate de soldații din armata Chinei lui Ciang-Kai-Cek.

Omul pe care l-am descris este unul dintre generalii cei mai importanți ai rezistenței dela Ciung-King. Este al doilea general după mareșalul Ciang-Kai-Cek. Numele lui este Cian-Cen.

Iată-l urcând scările palatului în care locuiește vice-regele Indiilor, la Delhi. Omul acesta care vine din capitala cea mai bombardată din lume nu se lasă impresionat de fastul imperial ce se desfășoară în fața lui.

El a venit să exprime nemulțumirea șefului său și a Chinei pentru lipsa ajutoarelor trimise cu atâtă emfază.

China lui Ciang-Kai-Cek este la capătul puterilor ei de rezistență și Ciang-Cen este ambasadorul nenorocirilor poporului chinez, care mai ascultă de ordinele mareșalului.

Ascensiunea lui Ciang a fost paralelă cu cariera mareșalului. În anul 1922 Ciang-Kai-Cek era căpitan iar Ciang-Cen aspirant. Unul avea 37 de ani iar celălalt 24. Unul era profesor la școala militară din Whampoo, iar celălalt elev. Intre profesor și elev s'a legat prietenie. De fiecare dată când Ciang-Kai-Cek urca o treaptă ierarhică, Cen îl urma.

Când Ciang-Cen revenind de pe un câmp de luptă sau dintr-o misiune diplomatică se prezintă în audiență la mareșal, acesta vine în întâmpinarea noului sosit.

Mareșalul își primește oaspetele cu un simplu cuvânt: „Ti”, care înseamnă „Frățioare”. Nu există alt om pe întinderea Imperiului Ceres care să se bucure de o asemenea dovadă de favoare ca Ciang-Cen. Favoarea aceasta nu este o presupunere a poporului ci este o realitate atestată de testamentul aceluia care duce de ani de zile un războiu nenorocit pentru China. În acest testament Ciang-Kai-Cek spune că, în caz de deces, micul general Ciang-Cen îi va lua locul. Toată China știe că testamentul a fost depus în caseta ministrului de finanțe, doctorul Soong.

Ciang-Kai-Cek care este un om aspru, nemilos și tiranic, pretinde ca fiecare să-și îndeplinească datoria. El s'a angajat pe o cale plină de primejdii, își dă seama de aceasta dar cere ascultarea tuturor care-l urmează.

Pentru a pune la încercare capacitatea de comandă ale lui Ciang-Cen i-a încredințat apărarea faimoaselor guri ale fluviului Ichang, care apăra cea de a treia capitală a Chinei.

Ciang a încercat să țină aceste poziții cu preț de jertfe mari. În timpul liber, soldații făceau agricultură, pentru a nu muri de foame.

Cum pauzele dintre o bătălie și cealaltă erau destul de rare și de scurte mănecarea soldatului chinez era atât de redusă, încât abea îl mențineau în viață.

Când străinii, americani și englezi vizitau cartierul chinez generalului Cen căuta să-i dispună, recitându-le și traducându-le poezii din opera marilor poeți naționali Li-tai-po, Tschu-Fu și Wei-Sen-Sen. Apoi trecea la necesitățile unui ajutor militar real.

Soldatul acesta știa să se facă plăcut vizitatorilor. Ziarele americane au scris despre el, prezentându-l în cele mai frumoase culori. Această reclamă n'a fost însă de natură să îmbunătățească soarta armatei chineze, care a continuat să lupte fără faimoasele ajutoare făgăduite de anglo-americani.



Mareșalul Ciang-Kai-Cek, care n'a avut curajul să protesteze, dar și-a lăsat soția s'o facă...

Când Ciang-Cen a venit la Delhi, pentru a se plânde de trădare și părăsire, în fața vice-regelui, câțiva demnitari englezi au făcut observația că în mijlocul tuturor nenorocirilor care pândesc Marea Britanie asemenea vizite nu sunt deloc plăcute.

Vizita lui Ciang-Cen a fost pusă în legătură cu afacerea Mandalay.

Până acum două luni Mandalay era orașul cel mai geometric din lume. Fantezia unui rege oriental făcuse din el o admirabilă acumulare de planuri și de figuri geometrice. Era un pătrat perfect împrejmuț de ziduri și de șanțuri largi. În mijlocul fiecărui zid se afla o poartă. În fața fiecărei porți, o punte. În interior, străzi foarte largi ca bulevardele europene, cu răscruci trase cu echerul.

Totul avea forma octogonală. Sgârbenorii erau însă de bambus. Palatul regal din care englezi au isgonit în anul 1886 pe ultimul rege birman, se afla în centrul acestei feerii geometrice, iar zidurile lui erau riguros paralele cu acelea ale orașului. În centrul palatului se afla sala tronului. În centru acestei sălii se afla tronul. Când regele Birmaniei, urca pe tronul său împodobit cu aur și pietre prețioase spunea: „Sunt în mijlocul supușilor mei. Ocup inima regatului și a mea a locuitorilor mei” el rostea în

cecece privește prima frază un adevăr matematic, iar în cecece privește cea de-a doua, un adevăr uman.

Astăzi pe locul vechilor splendori birmane se văd numai ruine. Războiul a trecut pe acolo. Orașul, care era o acumulare extraordinară de bogății a fost jefuit. Englezii au pretins că chinezii au jefuit. Chinezii au pus vina pe englezi.

Chinezii au mai pretins că englezii nu s'au bătut cum trebuia pentru a apăra calea spre Ciung-King.

Cei trei misionari italieni pe care trupele japoneze i-au găsit

printre ruinele orașului au povestit cum s'au desfășurat faptele. Forțele trimise de Ciang-Kai-Cek pentru a apăra calea birmană se compuneau din 60.000 de oameni. Trupele chineze au luat poziție în jurul orașului, căci englezii se temeau ca nu cumva chinezii să jefuiască orașul în timpul tluptelor apropiate. Chinezii însă s'au plictisit să stea în afara orașului și au căutat să se infiltreze în cetatea regească.

Au fost din această cauză și incidente care s'au soldat cu morți englezi și chinezi. În cele din urmă comandamentul englez a decis să lase orașul în seama chinezilor care urmau să-l apere. Ei s'au retras, deci.

Prin pierderea Mandalay-ului faimoasa cale din Burma, care a fost lucrată cu mijloace primitive pentru a face legătura dintre China și India a fost pierdută deasemenea. Ciang-Cen s'a plâns indignat că China a fost abandonată de preținșii săi aliați. Orașele birmane trebuiau apărate cu mai multă îndărjire.

Se spune că Ciang-Cen trimisul lui Ciang-Kai-Cek în India a spus englezilor cecece gândesc chinezii sincer despre ajutoarele făgăduite.

În America, Ciang-Kai-Cek are un alt trimis extraordinar în însăși persoana soției sale. Femeea aceasta interpretează fidel gândurile lui Ciang-Cen, cu privire la naivitatea Chinezilor de a crede în promisiunile de asistență ale anglo-americanilor. Pe vremea când se construia șoseaua din Burma, soția mareșalului se afla mereu pe șantier, printre soldați îndemnându-i să termine lucrarea care trebuia să ușureze soarta Chinei.

Șoseaua aceasta a fost însă pierdută fulgerător prin slăbiciunea englezilor și acum doamna Ciang-Kai-Cek acuză. Și rechizitoriul ei este foarte violent.

Recent, într-o revistă americană, în „New-Yors-Times-Magazine”, madam Ciang-Kai-Cek scria următoarele: „În timpul ultimelor luni de războiu, poporul chinez a privit cu o uimire justificată la spectacolul dureros al armatelor aliaților care se predau necondiționat în fața forțelor japoneze primind, prin aceasta recunoașterea superiorității lor. Anglo-americanii s'au predat de mai multe ori în câteva luni, decât s'au predat, în cei cinci ani de războiu, trupele chineze ce luptă sub comanda lui Ciang-Kai-Cek. Mai mulți comandanți chinezi au preferat să se sinucidă pe câmpurile de luptă decât să se predea ca ofițerii englezi și americani în mâinile japonezilor”.

În fața acestui rechizitoriu, americanii și englezii au zâmbit cu amărăciune dar și cu enervare. Madam Ciang-Kai-Cek și-a repetat însă acuzațiile și pe alte căi, arătând că în curând China își va da, la rândul ei, seama de realitate și că va refuza probabil, să se mai bată pentru interese străine de evoluția ei.



Madam Ciang-Kai-Cek, ambasadoarea plângerilor chineze în Statele Unite.



Generalul chinez Ciang-Cen, care nu se sfiește să le spună englezilor adevărul în față...

Ultima descoperire din... *Benzină* *Banane*

În inima Africii Occidentale Franceze, aproape de frontiera Sudanului și de Coasta de Ivoir, șiruri întregi de camioane circulă fără nicio restricție în privința utilizării carburanților. În timp ce metropola franceză suferă de pe urma lipsei de legătură cu restul lumii, în timp ce străzile Parisului și ale marilor așezări urbane din Franța liberă și ocupată sunt pline de automobile care funcționează cu gazogen, în Africa Occidentală Franceză problema transporturilor rutiere a fost soluționată.

Cum? Răspunsul la întrebare este interesant, căci el arată cât de temeinică este afirmația că „nevoia învață pe om”.

La început, când posesiunile coloniale franceze din Africa au pierdut legătura cu metropola, criza de combustibil a fost atât de acută, încât producătorii de orice fel se vedeau siliți să-și transporte produsele cu mijloace primitive spre porturi, pentru a fi dirijate acolo unde erau cerute.

Soluția nu era prea bună căci întârzia la maximum diferite comenzi cu caracter de urgență. Utilizarea tracțiunii animale pe șoselele interminabile și bătute de arșița soarelui african, însemna



Vehiculele cu tracțiune animală reapăruseră pe drumurile lungi ale Africii, dar numai pentru scurt timp, căci s'a descoperit... benzina din banane



de benzină și de gaz-oil, întemeiate în perioada dinainte de război prin regiune.

Randamentul unei tone de nuci „karité” este destul de mare și anume: 125 de litri de benzină de automobil rafinată, 150 litri de gaz-oil. Producția anuală a unei singure uzine de pe coasta de Ivoir este de 27.600 de hectolitri de carburanți.

Din cauza războiului, enormele cantități de banane pe care le produce Guineea nu pot fi expediate în Franța. Oamenii au căutat să obțină din aceste fructe delicioase un lichid care să înlocuiască benzina. Și au reușit.

Experiența a dovedit că dintr'o tonă de banane se pot obține circa 80 de litri de alcool utilizabil la punerea în mișcare a diferitelor mijloace de tracțiune mecanică.

Soluția a fost admirabilă, căci dacă nu s'ar fi găsit o întrebuintare pentru banane, zeci de mii de tone de fructe ar fi putrezit până la sfârșitul ostilităților.

O uzină de transformare a bananelor în benzină funcționează la Conakry iar altele sunt în construcție în interiorul țării.

Uleiul și grăsimile pentru uns mașinile vin din Sudan și din Senegal.

În aceste regiuni, s'a găsit modalitatea de a fabrica unsoare pentru gresarea mașinilor prin folosirea arachidei, a ricinului și a cereii de Guineea. O nouă formulă de retopire a cauciucului va permite înlocuirea pneurilor vechi. Pe de altă parte cultivarea plantei numită „lastex” va îngădui producerea unui cauciuc de mai proastă calitate, ce e drept, dar totuși cauciuc.

Toate aceste industrii tehnice sunt pe cale de dezvoltare și avantajele se resimt de pe acum în aceste regiuni care ar fi trebuit să sufere economic în urma prăbușirii Franței.

Datorită lipsei căilor de comunicație, Africa a dormit sute de ani cufundată în somnul primitivismului. Ceeace creează Franța în posesiunile ei africane, risca să se prăbușească în urma blocadei. Locuitorii erau amenințați să se reîntoarcă la mizeria continentului negru dinainte de colonizarea lui cu europeni.

(Continuare în pag. 14-a)

pentru posesiunile franceze din Africa o reîntoarcere la o epocă de mult depășită.

După ce un timp oarecare caravanele lente au monopolizat transporturile pe șosele, automobilele și camioanele rapide și-au făcut apariția.

S'a descoperit cumva în subsolul Africii Occidentale surse necunoscute de petrol? Nu. Dacă vei întreba însă pe un localnic vei primi acest răspuns ciudat:

— Camionul acesta vine din Guineea și circulă cu spirt de banane. Celălalt vine tocmai de pe Coasta de Ivoir și circulă cu uleiul de nucă.

Trebuie să recunoaștem că o asemenea lămurire nu are darul de a fi de loc... lămuritoare.

Iată explicația faptelor:

Este vorba de alcoolul extras din banane. Acest alcool s'a dovedit în stare să înlocuiască cu succes desăvârșit benzina. Cât despre uleiul, acesta este extras dintr'o nucă numită „karité” care crește pe țărmurile Coastei de Ivoir.

În anumite porturi de coastă, imense cantități de asemenea nuci erau încărcate în silozuri așteptând să fie transportate în Franța.

Cineva s'a gândit să extragă din aceste fructe care cresc aproape în stare naturală, uleiul care alimentează astăzi numeroase fabrici

Sus: Indigeni din Guineea Franceză fărâmițând bananele pentru extragerea alcoolului

Dreapta: Neexistând instalații moderne, presarea miezului de banană se face cu mijloace primitive

Jos: Tânără negresă, care, ca multe alte semene ale ei, și-a găsit o ocupație rentabilă în extragerea alcoolului din banane

